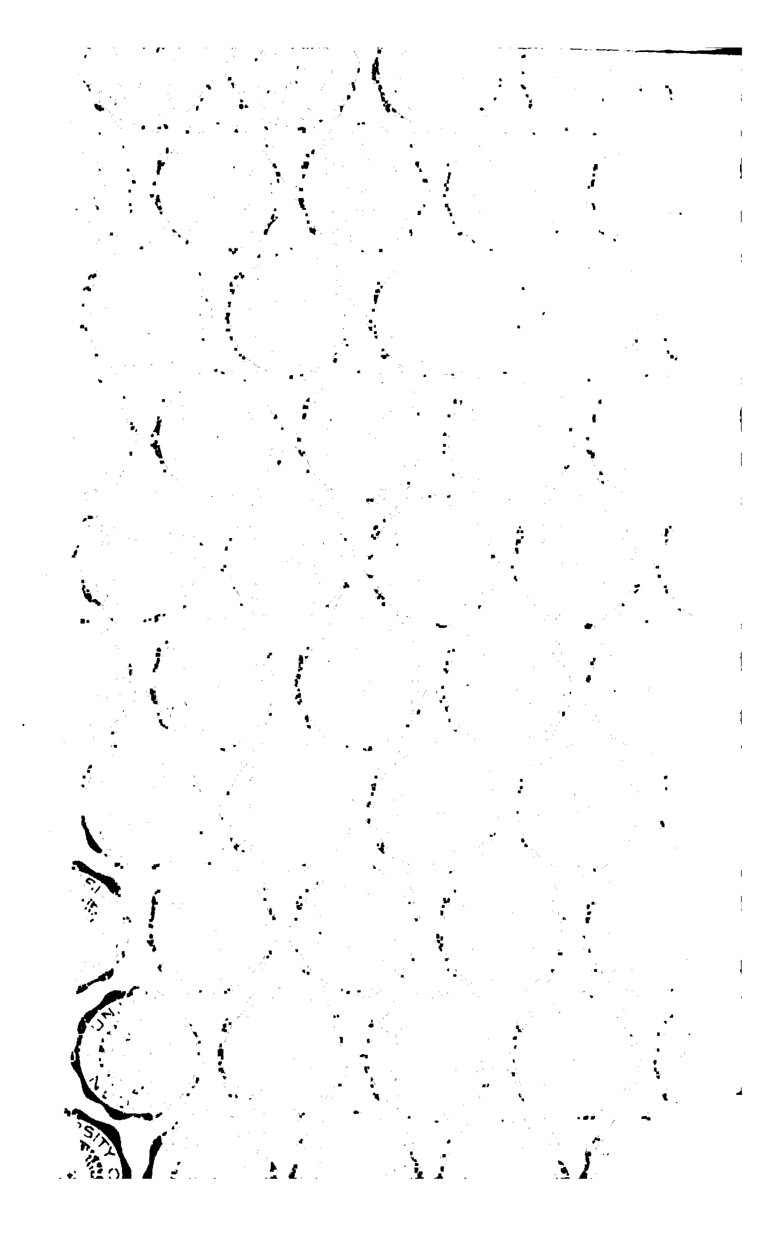

A 407543


SE TAIRE ET FAIRE



HISTOIRE

des

EXPÉDITIONS

POLAIRES

PETITE BIBLIOTHEQUE POPULAIRE

WILFRID DE FONVIELLE

HISTOIRE DES EXPÉDITIONS POLAIRES

70 CENTIMES



CHARLES BAYLE, ÉDITEUR
à Paris, 16, rue de l'Abbaye.

1892

HISTOIRE
DES
EXPÉDITIONS POLAIRES

CHAPITRE I

Nécessité d'une étude comparative des deux pôles.

Les pythagoriciens enseignaient que les astres sont des corps organisés d'une façon spéciale, et possédant un principe de vie, de mouvement, d'activité, comparable à celui dont nos passions bonnes ou mauvaises nous font sentir la puissance; ils leur attribuaient un centre de volonté semblable à cette intelligence qui obéit parfois à des inspirations sublimes, mais, qui souvent, hélas! nous conduit à des excès pour lesquels nous n'avons point assez de remords.

L'harmonie qui préside aux évolutions de ces globes merveilleux semblait le résultat des combinaisons dans laquelle le Créateur avait développé tout son génie. En un mot, la nature de ces habitants du ciel paraissait aussi supérieure à la nôtre, que la nôtre l'est aux quadrupèdes, aux oiseaux, aux poissons ou aux reptiles.

Les astrologues ne se bornaient pas à profes-r des idées analogues; ils considéraient les astres

comme des êtres doués d'une puissance telle qu'ils étaient la cause directe et volontaire de tous les événements qui se passent à la surface de la terre. Ils prétendaient que malgré tout l'orgueil dont nous faisons preuve, nous ne sommes après tout que leurs esclaves. Ce n'était pas dans l'analyse des passions humaines qu'ils cherchaient la cause de la chute et de la formation des empires. La grandeur et la décadence de Rome ne tenait ni aux vertus des Brutus et des Scipion, ni aux vices des Caligula, des Néron, des Vitellus, des Domitien ou des Commode. Le secret de ces grandes révolutions qui ont exercé le génie des Gibbon et des Montesquieu se trouvait dans l'histoire des révolutions célestes.

L'astrolabe suffisait à la fois pour expliquer le passé et pour deviner l'avenir, pour donner la raison des caprices de la foule et des fantaisies des despotes.

C'était en vain que des héros versaient leur sang sur des champs de bataille, ni Curtius, ni Mucius Scevola, ni Decius n'auraient eu la puissance de changer le sort des combats, dont l'issue était d'avance inscrite sur la voute céleste. Le véritable dieu des armées n'était pas celui que l'on invoquait au pied des autels, mais les constellations immuables auxquelles l'espace infini servait de temple.

On n'a échappé à cet excès de superstition que par un excès d'incrédulité. La raison ne s'est émancipée, elle n'a reconnu sa virtualité créatrice, que parce que l'astronomie du dix-huitième siècle, a réduit les astres à ne plus être que des corps

bruts, agissant uniquement par l'attraction de la masse des molécules qui les composent, et roulant au hasard le long des orbes où ils sont enchaînés par un aveugle destin.

De nos jours la science de la nature semble entrer dans une voie plus féconde. Sans accorder aux astres ces facultés d'un ordre supérieur, cette puissance presque surnaturelle, on se demande si les Sages de la Grèce s'étaient grossièrement trompés en prétendant que ces habitants de l'espace céleste possédaient un ensemble de facultés d'un ordre sublime. On se prend malgré soi à rechercher si l'on ne reconnaît pas dans chacun de ces globes, et surtout dans celui que nous habitons, la présence de véritables organes, pareils à ceux des animaux ou des végétaux développés à sa surface ou dans son intérieur sous l'action des forces émanées du soleil.

N'est-ce pas le sentiment encore confus de cette harmonie supérieure qui imprime un charme si grand à la contemplation des paysages observés du sommet d'une montagne élevée, du haut de la tour Eiffel ou du bord de la nacelle d'un aérostat? N'est-ce pas cette même cause, qui depuis les travaux de Humbold, a transformé la Géographie, de telle sorte, que cette science cesse d'être une simple nomenclature aride, mais qu'elle s'attache à définir scientifiquement le rôle de chaque partie de la terre, dans la vie de l'ensemble.

Désireux de donner un exemple des résultats que l'on peut obtenir, en suivant cette direction transcendante, nous avons essayé de comparer

dans une même esquisse, tracée à grands traits les deux extrémités inaccessibles qui couronnent si magnifiquement l'ensemble de notre terre; nous avons cru qu'il serait utile de peindre côte à côte deux régions que nous avons déjà tenté de décrire isolément, dans un grand nombre de publications antérieures.

Nous sommes-nous trompé en estimant qu'on ne peut rencontrer à la surface du globe deux objets plus propres à mettre en évidence une vérité dont la connaissance est indispensable ?

Le pôle boréal et le pôle austral sont les centres d'une puissante action frigorifique, qui est le principal facteur des climats terrestres; chacun de ces points mystérieux est le siège d'une résistance acharnée à l'action du soleil. Jamais le soleil. malgré les torrents de lumière dont il inonde les espaces célestes n'arrive à terrasser le plus faible, le moins redoutable de ces deux adversaires. La terre n'éprouve point d'été où les banquises d'un de ses pôles disparaissent pour un seul jour. De même que les cimes du mont Blanc, de l'Hymalaya et des hauts sommets des Andes, celles de notre planète gardent intactes leurs couronnes de neiges.

Mais ces deux sources de froid également nécessaires à la vie physique du globe sont d'une intensité bien différente. L'haleine du pôle sud se propage bien plus près de l'équateur que celle du pôle nord !

Il faut en outre remarquer que leurs actions se font sentir à deux époques tout à fait différentes. En effet c'est lorsque le pôle sud règne

sans conteste, que les lumières du grand jour envahissent le pôle nord, qu'il perd ses avants postes, ses premier remparts. S'il agit encore d'une façon puissante c'est à l'aide des émissaires glacés qu'il envoie des projectile monstrueux, qu'il décoche le long de tous les méridiens et qui vont se fondre dans les courants marins sortant brûlants de la grande chaudière tropicale.

L'action frigorifique du pôle austral passe par les mêmes alternatives mais chaque année elle alterne avec celle du pôle nord Les choses se passent, comme si ces deux frères ennemis du Soleil s'entendaient, comme s'ils agissaient de concert, pour continuer la lutte éternelle dans laquelle ils semblent toujours près de succomber, mais dans laquelle finalement ils sont toujours vainqueurs.

Depuis les travaux de Maury et la création du Bureau central organisé par Leverrier, nous éprouvons l'ambition d'arriver à la prédiction rationnelle du temps, de deviner l'évolution des tempêtes futures, de dépasser la sagacité des marchands de pluie du Cap, de faire une réalité de la science chimérique des Nostradamus, des Mathieu Langsberg, et des Mathieu de la Drôme.

Est-ce que cette science ne restera pas boiteuse, imparfaite, incomplète, frappée de stérilité, si nous n'avons à notre disposition tous les grands éléments du problème, si nous ne pouvons comparer numériquement la puissance frigorifique de chacun des pôles.

Mais cette connaissance suppose un élément essentiel.

L'astronomie nous montre que l'hiver austral est plus long de quelques jours que l'hiver boréal. Faut-il en conclure que le maximum de froid dans le grand sud est plus près de la température frigide du milieu planétaire que celle du grand nord ? Est-il aussi certain que la température absolue des deux plages célestes soit la même ? Ne doit-on pas admettre que plus pauvre en asterrismes, moins puissamment réchauffé par ces rayons féconds qui viennent de soleils ignorés, le milieu céleste où plongent nos antipodes soit descendu à un degré plus éloigné du niveau thermique nécessaire à l'évolution de la vie organique, et qu'il absorbe plus puissamment les effluves solaires ? Ne suffit-il pas d'énoncer ces grands et beaux problèmes pour expliquer la passion avec laquelle des esprits généreux, qui quelquefois n'en comprennent pas nettement la portée, qui n'en ont que le sentiment vague, se consacrent à ces études éblouissantes ?

Ce qu'il y a de remarquable et de bien fait pour abaisser notre orgueil de civilisé, c'est que de ces deux grands lutteurs celui que nous connaissons le moins, est précisément celui que nous aurions le plus grand intérêt à connaître ; car nous commettrions une erreur capitale, une erreur en matière de géographie transcendante si nous nous imaginions que le pôle boréal avec lequel nous nous sommes le plus familiarisés peut être par ses effets comparé à l'autre.

Si l'on met en présence les deux pôles, au

point de vue de la puissance des effets qu'ils exercent, on peut dire que le pôle nord n'est qu'un enfant si on le compare à son frère. En effet l'influence de celui-ci se fait sentir beaucoup plus près de l'équateur. Son haleine trouble le climat de régions qui dans notre hémisphère jouiraient d'un printemps perpétuel. Elle rend à peu près inhabitables par des peuples civilisés les régions situées à des latitudes où notre civilisation boréale se développe naturellement et sans efforts.

Ne sait-on pas que les terres désolées où les marins de la *Romanche* ont eu tant de mérite à faire des observations si nombreuses ne sont pas plus éloignées de l'équateur que les Iles Britanniques ou l'empire d'Allemagne ; leur latitude moindre que celles de ces pays habités par des populations riches, prospères, industrieuses et auxquelles aucun des arts de la paix n'est étranger ? Quelquefois même elles portent les arts de la guerre à un degré de développement gênant pour le repos du monde. Elles sentent même parfois germer dans leur cœur l'ambition d'imposer leur suprématie aux deux hémisphères, et de faire du despotisme dans lequel elles se complaisent la règle du développement moderne.

Est-il un travail plus utile et plus séduisant à la fois que de compléter rapidement le tableau de contrastes aussi saillants, que d'examiner l'un apres l'autre les deux côtés opposés de cette grande sphere qui se nomme la Terre.

Une fois que nous aurons esquissé ces belles

études, que nous les aurons poussées aussi loin que nous le pouvons dans l'espace restreint dont nous disposons, nous tracerons l'histoire raisonnée des tentatives qui ont été faites pour pénétrer ce grand mystère.

La part que la France a prise à ces croisades de la science est loin d'être nulle, elle est même glorieuse, mais nous laisserons au lecteur le soin de décider si elle est suffisante, si nous avons acquis le droit de nous reposer sur nos lauriers des siècles passés.

Nous aurons été bien maladroit, si nous ne parvenons pas à faire passer dans l'esprit de nos lecteurs la conviction qui nous anime. En effet, sans entrer dans l'énumération des questions physiques, naturelles, économiques, que les explorations polaires sont appelées à résoudre, il est facile de démontrer *à priori* qu'aucun peuple, qu'aucun être intelligent n'a le droit de déclarer son indifférence, sous prétexte qu'il s'agit d'un affreux mélange de glaces et de neiges.

N'est-il pas temps que l'homme dont l'esprit inquiet et superbe, ami de l'absolu, acharné à la solution de l'impossible, prétendant expliquer le mouvement des sphères célestes dont les équations plongent aussi loin que la lumière du soleil, prenne possession de son étroit domaine?

Réputé si longtemps, trop longtemps comme inaccessible, le continent noir est en train non pas de brûler ses dernières cartouches, mais au moins d'user les flèches empoisonnées qui restaient dans le carquois de ses cannibales?

Malgré les fureurs du Mahdi, des Touaregs

au voile noir, et des amazones du Dahomey, la géographie moderne a comblé à peu près toutes les lacunes de sa carte, et forcé ses cataractes. Bientôt l'Européen pourra en sonder toutes les forêts, en naviguer tous les fleuves, en gravir toutes les cimes! Est-il possible que notre orgueil civilisé ne se révolte pas en songeant que les continents blancs qui couronnent nos deux pôles sont encore vierges et immaculés?

En ce moment, les astronomes se préoccupent de déterminer la nature des taches qui recouvrent le pôle austral de Mars, ils brûlent de savoir quelle est la composition de ces océans qui semblent se geler périodiquement dans les longs hivers de notre frère céleste. Ne serait-il pas honteux que cet ardent désir ne s'appliquât pas à la constitution de deux points aussi importants dans l'histoire physique de la vie matérielle de notre sphère?

Tout porte à croire que ce monde exploré avec tant de soin est habité par des êtres intelligents, qui doivent avoir avec nous, quelle que soit la forme de leur corps, un point sublime de rapprochement, qui doivent comme nous sentir l'ambition de comprendre le rôle qu'ils jouent dans l'ensemble des choses et qui jettent aussi des regards curieux sur les planètes qui les entourent. Peut-être qu'armés d'instruments plus précis, construits par des procédés que nous ignorons, ces hommes d'en haut connaissent mieux les pôles de notre terre que nous-mêmes, et qu'ils possèdent la clef des mystères géographiques que des esprits timides considèrent comme devant

échapper éternellement à nos recherches. Est-ce que cette pensée ne nous ferait pas rougir de la pusillanimité dont font preuve les adversaires des explorations polaires?

Si par des raisons, que je ne veux pas examiner ici, nous nous abstenons de prendre part à la croisade organisée par des nations généreuses, perdant de vue le peu d'étendue de leurs ressources matérielles pour ne considérer que l'importance des problèmes à résoudre, ou l'éclat de la gloire à conquérir, sachons au moins apprécier leurs nobles efforts et applaudir à leur vaillance.

CHAPITRE II

Dysymétrie des deux pôles.

Quoique les connaissances géographiques fussent très limitées, et ne s'étendissent qu'à une faible partie de l'ancien continent, les Grecs avaient eu le pressentiment de l'espèce d'antagonisme essentiel, existant entre les deux hémisphères. Aristote avait poussé cette conviction assez loin pour se demander si la terre, dont il connaissait la forme sphérique, n'avait pas un dessus et un dessous. Il était même arrivé à déclarer que nous habitions l'hémisphère inférieur, le moins important ou le moins noble. La considération sur laquelle le Stagyrite s'appuyait était pour le moins bizarre. En effet, il attribuait à nos antipodes cet honneur parce que les hommes qui les auraient habités, auraient vu le soleil se lever à leur droite, tandis que chez nous, il se lève à notre gauche. Il en aurait même tiré la conclusion, s'il avait connu l'Australie, que les peuples qui s'y développent ont des destinées plus glorieuses que les nôtres, et que c'est dans le troisième continent que les sociétés humaines trou-

veront le plus facilement leur forme définitive. Si le règne de l'harmonie universelle n'est point un rêve, Aristote aurait cru qu'il était destiné à se développer à Melbourne et à Sidney plutôt qu'à Paris et à Londres.

La première différence qui frappe le géographe est celle qui existe entre la forme même des grandes terres principales indépendamment de leur répartition. Les pointes de toutes les masses continentales sont dirigées vers le Sud. C'est vers le pôle austral que se tournent le cap Horn, le cap des Tempêtes, et une multitude d'autres. L'Australie elle-même n'échappe pas à la loi générale. Il semble que les flots de l'immense Océan dont le pôle austral est le centre aient coupé, ravagé, effiloché, tailladé les terres, afin de les prolonger toutes dans le même sens. Au contraire si l'on se transporte à l'autre bout de l'axe du monde on aperçoit un spectacle tout à fait inverse.

Si on suppose que, par impossible un aéronaute s'élève à une hauteur suffisante, pour que son regard dépasse les limites du cercle arctique, il verra devant lui le front formidable offert par Alaska, la Sibérie, la Russie d'Europe, et l'Amérique boréale; partout il règne des côtes étendues en largeur, en dépit de brêches innombrables, de fissures n'entamant point l'homogénéité de l'ensemble. Si l'ascension avait lieu au pôle sud, il aurait un spectacle tout différent; il aurait devant lui le profil des premières terres qui se présenteraient comme d'immenses flèches aiguës taillées en pointes.

Il n'y a même pas besoin, d'avoir recours à des hypothèses si extravagantes pour saisir les grands traits saillants de cette antinomie caractéristique que l'on retrouve partout. Il y a longtemps qu'ils ont frappé les hommes de science.

Un grand nombre de héros d'un pôle ont imité le grand Cook, qui, après avoir tâté d'un bout du monde, a voulu à toute force goûter de l'autre. Il en résulte que dans les écrits qu'ils nous ont laissés, soit qu'ils aient débuté au nord, soit au contraire qu'ils aient commencé leur carrière par le sud, ils n'ont jamais négligé de signaler ces admirables contrastes.

Dans leurs livres, nous trouvons les éléments de ces confrontations essentielles à la connaissance élémentaire des fonctions de notre globe; ces contrastes sont confirmés, étendus, corroborés par les études zoologiques, botaniques, météorologiques, anthropologiques, minéralogiques, géodésiques, géognostiques, géologiques, historiques et archéologiques. Tout concorde à démontrer qu'il existe un antagonisme organique, aussi grand que celui que l'on constate, quand on compare la tête et la queue d'un animal.

Dans notre hémisphère le plus favorisé au point de vue du développement de la vie terrestre, on sait que la surface des océans possède une énorme prépondérance. S'il est vrai que toute l'eau des mers doive disparaître lentement dans les profondeurs du globe, et qu'il doive finir par présenter dans sa vieillesse un aspect semblable à celui de la lune, on ne doit pas craindre qu'une si mena-

çante catastrophe se produise avant une bien longue suite de siècles. En effet, si on estime en nombre rond, à un demi milliard de kilomètres carrés la superficie totale des continents et des îles, près de trois cent-soixante millions appartiennent à l'Océan, à peine s'il reste un quart de tout pour l'écorce solide.

Sur les 140 millions de kilomètres carrés qui forment la portion dévolue à l'habitation des quadrupèdes, il n'y en a pas plus de 40 qui fassent partie de l'hémisphère austral. Les 4/5 de cette moitié du monde constituent le domaine exclusif de la vie maritime. On a donc le droit de dire que l'hémisphère de nos antipodes est avant tout océanique. C'est là que Neptune a le siége principal de son empire.

Pour bien comprendre la signification de ces chiffres il est en quelque sorte indispensable de remonter le cours des âges et de nous figurer ce qui se passait dans les temps géologiques, c'est-à-dire bien avant l'apparition de l'homme sur la terre.

Le pôle austral occupe de nos jours une situation analogue à celle qu'avait le pôle boréal, lorsque le vaste océan crétacé faisait rouler ses ondes tumultueuses dans la région qu'occupe actuellement le bassin de Paris, lorsque la France future était représentée par quelques îlots, premiers linéaments de la Bretagne, et du plateau central.

On doit considérer ce point mystérieux comme le centre d'un monde, qui, ainsi que le nôtre n'a point parcouru les phases d'une longue exis-

tence; mais qui est à peine arrivé à l'adolescence, qui demande à s'étendre, qui a tous les appétits de la jeunesse.

En effet, si de l'autre côté de l'équateur les terres sont moins nombreuses, en revanche les volcans, ces foyers précieux qui tirent les îles et les continents mêmes du fond des océans, s'y rencontrent en nombre beaucoup plus grand. C'est dans ces profondeurs inconnues que bout toujours la grande chaudière à vapeur. C'est là que le Krakatoa a vomi ses cendres.

Dans la Méditerranée on voit quelquefois surgir des îles Santorin, et des îles Julia, mais que sont ces créations microscopiques en présence de celles qu'un foyer sous-marin fait émerger dans les parages des îles Tonga ou des Navigateurs? On signale des exhaussements progressifs dans les Maldives et dans quelques autres archipels, mais qu'est ce travail si pénible, auprès de celui des madrépores, de ces colonies innombrables qui bâtissent sans interruption dans toutes les parties du Pacifique. Le Japon a des éruptions presque continuelles. Le sol de cet empire semble comme ses institutions en voie de transformations continuelles, en pleine crise plutonique. Cependant il ne rétablit point l'équilibre entre la vulcanicité de l'hémisphère boreal et celle de l'hémisphère austral, et cette prédominance semble aller en s'accentuant à mesure que l'on s'approche des pôles.

Mais c'est surtout dans la nature organique que le défaut d'équilibre entre les deux moitié du monde est beaucoup plus sensible, et pou

bien étudier cette circonstance capitale, jetant une lumière féconde sur les origines de la vie, il faut apprécier ce contraste en comparant la flore et la faune du cercle arctique avec celle du cercle antarctique. L'ours blanc, le renard, le renne, sont aussi profondément inconnus au pôle antipodique, que l'homme lui-même. Il y manque jusqu'au chien dont l'intelligence paraît quelquefois supérieure à la nôtre, jusqu'à l'Esquimau qui, dans sa vie grossière, pénible, désolée, a quelquefois des vertus qui manquent dans les grands foyers éclairés de la civilisation moderne. Les êtres terrestres du monde arctique, qui ne pouvaient venir à pied dans le monde antarctique dont ils étaient séparés par une ceinture tropicale infranchissable n'ont point de représentant auprès du pôle sud. Le premier qui s'y présente est l'homme civilisé que ce monde réfractaire repousse, car les moyens dont il dispose ne lui ont pas permis encore de placer le pied sur ses glaces inabordables. Il semble que la nature n'ait point encore eu le temps de fabriquer dans ces régions récentes, les êtres compliqués demandant la collaboration de cycles immenses. Elle s'est contentée de produire un nombre considérable d'espèces analogues à celles qui peuplent le cercle arctique dans le monde végétal, ainsi que parmi les habitants des eaux et des airs. Mais même dans ces créations d'un ordre inférieur, la force mystérieuse, dont rien ne trahit le sublime incognito, ne s'est pas donné la tâche absurde de se copier elle-même. Le pôle sud n'a pas de mouettes et de goélands, pas d'eiders,

mais il a ses légions de pingoins, dont les bataillons serrés refusent de se déplacer pour céder leur siège aux navigateurs. Les phoques et les morses du Gro land ne se sont point rendus aux Nouvelles- cades ou à la terre de Kerguelen. Leurs roch sont habitées par des éléphants, des lions et de opards marins, que le vulgaire ne pourrai c ondre avec les amphibies de l'extrême nord

Les poissons n'ont que des analogies éloignées, et les baleines elles-mêmes auxquelles on serait tenté d'attribuer un caractère cosmopolite, ont des différences si saillantes, que les naturalistes ont été obligés d'en faire des espèces différentes.

Envisagées à ce point de vue, l'examen des formes végétales offre un intérêt immense. Qui ne serait frappé de voir certaines familles, des plus humbles, telle que celle qui fournit le chou de Kerguelen, arriver dans le monde austral à un développement inattendu, et fournir les espèces les plus remarquables.

Si on recherche, comme on doit le faire, la vérité, au lieu de se proposer d'étayer un système improvisé adopté avec engouement et craquant en quelque sorte de toutes parts, on doit même dire que la pauvreté de la flore polaire place à chaque bout du monde une preuve merveilleuse de la puissance et de la prévoyance du Créateur.

Cette preuve de l'existence d'un principe d'ordre et de volonté dans le monde ne saurait être estimée trop haut. Elle est digne, à elle seule, des efforts que font de véritables héros pour

forcer ces barrières de glaces et de roches pour braver ces froids auxquels n'échappe point la liquidité du mercure.

En effet, les espèces en nombre si restreint qu'on y rencontre, ont un caractère original nettement défini, et ne sont pas des représentants dégénérés de celles que l'on rencontre dans des régions plus favorisés par la nature.

Certes, si Agassiz, qui, couché sur son lit de mort, employait son dernier souffle à dicter son testament scientifique, vivait encore, avec quel enthousiasme il saluerait le réveil des explorations arctiques, dans le but de démontrer que les deux cercles polaires ont été le foyer de créations successives, indépendantes, que le foyer antarctique, quoiqu'également soumis à un froid aussi rigoureux, n'est point habité par des êtres identiques. On dirait que lui aussi a occupé pendant quelques instants la pensée créatrice, qui a adopté à son profit, des solutions tout à fait spéciales.

Ce que nous savons du Groenland nous autorise à dire qu'il fut une époque lointaine où cette région désolée était le siège d'une végétation puissante. Il en est de même du Spitzberg, de l'archipel arctique, et probablement de la Nouvelle-Sibérie !

Faut-il admettre, pour expliquer ces vicissitudes, que l'action du soleil a été en diminuant, que nous nous sommes écartés du foyer du monde, ou que l'activité calorifique de l'astre bienfaisant a diminué ?

Est-on conduit à penser que M. de Boucheporn a eu raison d'enseigner, contrairement à

l'opinion de Laplace, que les pôles de rotation de la terre vont en se déplaçant lentement, que dans la suite infinie des âges, les climats les plus heureux passent par mille périodes de paralysie, de froid, de sommeil.

Ce n'est point à nous de choisir dans toutes ces versions, et dans toutes celles que l'on peut proposer. En effet les éléments d'appréciations sérieuses font défaut; ils nous manquent d'une façon complète, mais nous avons cependant des éléments suffisants pour soutenir que ceux qui croient qu'on peut pénétrer le mystère de l'existence passée du globe sans explorer des points aussi importants que les pôles, font de toutes les erreurs la plus grave, la plus grossière, la plus ridicule, la plus absurde! Nous leur préférerions les fanatiques du Moyen âge, qui prétendaient que le Paradis perdu était aux pôles de la Terre, et que les glaces en défendaient l'approche depuis le jour où l'archange en a chassé notre premier père.

Nous ne craignons pas de l'avouer, nous les rangerons dans l'ordre intellectuel auprès des gens crédules, qui ajoutent foi aux légendes du nord, et qui prétendent que les deux extrémités de l'axe du monde sont occupées par deux cavernes à l'aide desquelles on descend dans une cavité intérieure, dont la paroi est peuplée d'hommes et d'animaux, et qui est éclairée par deux petits astres dont l'un est nommé Pluton et dont l'autre s'appelle Proserpine.

Le monde a besoin d'audaces, d'héroïsmes. Si les hommes s'occupaient plus à faire la guerre à

la nature, ils se détruiraient moins entr'eux, s'ils cherchaient à inventer des machines, des systèmes pour étudier l'espace infini, les profondeurs mystérieuses de la terre, pour exploiter les régions considérées comme inhabitables, ils ne se mettraient pas tant l'esprit à la torture pour découvrir de nouveaux canons, de nouvelles poudres, de nouvelles torpilles.

Les découvertes en géographie comme dans toute autre science sont des plantes que l'on sème dans le monde de l'idée et dont nos descendants moissonneront un jour les grains si nous ne le faisons nous-mêmes. Si l'on pense que les efforts pour organiser de nouveaux moyens de destruction ne sont pas eux-mêmes toujours perdus, on se demande comment il se trouve encore des gens sérieux, ou qui prétendent l'être, pour s'opposer aux recherches polaires. Ils ne peuvent même pas invoquer une prétendue impossibilité. En effet on voit que chaque campagne, heureuse ou funeste, produit inévitablement son contingent de vérités, de sorte que, somme toute, on va en s'approchant lentement mais sûrement du but suprême.

CHAPITRE III

Les banquises.

Le caractère le plus saillant des mers polaires est, nous n'avons pas besoin de le dire, la présence continuelle d'innombrables banquises, qui, même au milieu de l'été, empêchent d'oublier un seul instant l'hiver.

Du reste, dans ces régions pittoresques, il n'y a pour ainsi dire point de canicule. La température du grand jour ressemble à celle des hautes régions alpestres, ou de la haute atmosphère, étudiée à quelques milliers de mètres du sol dans la nacelle d'un aéronaute.

L'air est presque toujours parsemé de particules glacées, qui entourent le soleil de cercles colorés, d'arcs étincelants, ou de colonnes de lumière. Les feux brillants, qui ont tant de fois épouvanté les populations du Midi, les faux soleils abondent. C'est en les contemplant pour ainsi dire quotidiennement que Scoresby est parvenu à les décrire, et que Bravais en a découvert l'explication. Ses théories confirmées par les observations qu'il a faites au sommet du mont Blanc

avec Charles Martin, ont ouvert une nouvelle voie à la physique.

Ainsi que Humboldt l'a très bien vu, on doit considérer la terre dans son ensemble comme deux hautes montagnes accolées par la base et dont les deux têtes chenues sont opposées l'une à l'autre

Dans ces hautes régions terrestres les illusions, les prestiges abondent. Les mirages sont quotidiens, et sur les moindres colonnes de brouillard la lumière du soleil peint la couronne d'Ulloa, l'auréole des aéronautes.

A ce point de vue, les deux pôles sont également riches dans la saison du long jour. Si l'été du nord est plus riche en faux soleils, celui du sud paraît plus fertile en auréoles. Les banquises sont presque également abondantes, on ne peut pas dire qu'elles soient inégalement dangereuses. Si celles du pôle sud ont fait jusqu'ici bien moins de victimes, ce n'est pas qu'elles soient moins nombreuses, ni plus faciles à apercevoir ni plus souvent enveloppées dans les torrents de vapeurs qui les entourent. C'est uniquement parce que les hautes régions australes sont presque entièrement veuves de navigateurs. Ils sont bien rares les capitaines qui, pour éviter les longs détours du détroit de Magellan, se hasardent à doubler le cap Horn. Cependant ce promontoire, aussi fameux dans nos annales maritimes que l'était le cap des Tempêtes avant le percement de l'isthme de Suez, ou le cap des Aromates du temps des Césars, est par des latitudes qui seraient considérées comme très modérées dans notre hémisphère.

Il répond exactement au Firth de Forth, ce vaste golfe au fond duquel se trouve Edimbourg, qu'on a eu tant de raison de nommer l'Athènes du Nord. Au lieu d'un centre intellectuel, fameux par ses universités, on trouve quelques huttes grossières, dans lesquelles il n'y a pas un sauvage qui sache ce que c'est que l'écriture.

Mais où le contraste est merveilleux, c'est lorsque l'on compare scientifiquement, avec intelligence, les radeaux de glace qui couvrent l'un et l'autre océans polaires.

Pendant la grande nuit de l'hiver les deux espèces de glace jouent le même rôle. Que l'explorateur le plus exercé se trouve soit au nord, soit au sud de l'équateur, il est exposé à commettre des erreurs de même nature; même en été, il lui est le plus souvent impossible de dire où commence la mer et où finit la roche.

Souvent il prend des îlots séparés par des gouffres profonds, mais rejoints par un couvercle de glace, pour une masse unique. Il est aussi difficile de se défendre de l'illusion à un bout du monde qu'à l'autre.

Mais les glaces du pôle sud sont beaucoup plus massives, beaucoup plus compactes; si elles paraissent infiniment plus difficiles à aborder, elles sont bien moins traîtresses. Elles ne tendent pour ainsi dire pas de pièges aux explorateurs.

Au contraire, les glaces du nord sont menteuses et captieuses, et on dirait qu'elles se plaisent à tromper les voyageurs.

Quelquefois un navire flotte paisiblement dans

une mer couverte de flots bleus, écumants terribles! Les glaces les plus voisines sont à bien des encablures et le plomb de sonde ne découvre pas le fond. Marins et explorateurs se laissent aller à de douces rêveries en contemplant de bizarres et gracieux paysages. Quelquefois on entend un grand bruit, mais parfois la transformation s'opère d'une façon calme, silencieuse. Une glace lointaine s'est effondrée sous l'action de l'eau relativement tiède dans laquelle elle nageait; elle a fondu comme un immense morceau de sucre; mais de tout son poids, elle chargeait un immense bloc horizontal, qui formait une vaste baignoire, dans laquelle naviguait paisiblement le bâtiment européen. Le fond invisible de la mer se soulève un peu et dans son mouvement fait perdre l'équilibre à de hautes montagnes pesant peut-être des milliers de tonne, qui sait des millions même.

Voilà donc que soudain, un glaçon géant arrive à la surface, et le navire pris par la quille est transporté au sommet d'une montagne.

Le désordre absolu est en quelque sorte la règle unique de la conformation singulière de ces glaçons géants au pôle nord. On n'en trouverait pas deux qui se ressemblent l'un à l'autre, et pas un seul qui se ressemble pour ainsi dire à lui-même. En effet, chacun porte dans ses différentes parties des traces curieuses de bouleversements successifs, de catastrophes auxquelles il a pris part, et qui ont laissé des cicatrices innombrables, des déformations bizarres, des monstruosités prodigieuses. Il y a des entas-

sements de glaces superposées, obliques, suspendues miraculeusement sur des abîmes, des neiges entremêlées de roches qu'elles ont entraînées des banquises soumises dont les racines cachées descendent en s'incrustant dans l'abîme. Les ours et les renards s'y trompent et quelquefois se laissent entraîner en pleine mer sans s'apercevoir qu'ils ont confié leur destinée à une île flottante.

On sera moins surpris de ces étranges diversités, de cette multiplicité indéfinie des formes, quand on se rendra compte des circonstances qui ont présidé à la genèse de ces terribles épaves sur lesquelles viennent quelquefois se défoncer les steamers. Car si on les examine avec soin, avec intelligence, d'une façon scientifique, on ne tardera pas à reconnaître qu'elles portent en quelque sorte toute leur histoire écrite en caractère indélébiles. Il est facile de voir qu'elles ne sont pas en réalité nées sur l'Océan, que leur patrie est la terre. Elles ont été formées par les neiges accumulées, par les frimas superposés. On dirait des blocs qui sortent chaque année des glaciers de Suisse. C'est la même force qui les a engendrées dans les gorges des Alpes groenlendaises, les pics aigus et les vallées profondes de l'archipel arctique. En suivant les pentes avec une vitesse que leur poids accélère, ils sont arrivés sur les bords des falaises. Au lieu de tomber dans le fond des gouffres insondables, les avalanches polaires ont été recueillies par la mer. C'est l'Océan qui a reçu les gigantesques épaves, qui les a réunies, rejointes, soudées, et qui les entraîne lentement

dans les régions où elles doivent enfin, s'anéantir, disparaître !

Au contraire les glaces du sud se présentent d'une façon plus carrée, plus massive, moins tourmentée, plus horizontale. Elles font moins songer au cercle de l'Enfer du Dante, où le poète a renfermé ceux qui ont faussé leur parole, les judas, les parjures.

Il suffit d'un coup d'œil rapide jeté à la hâte, pour se convaincre qu'elles proviennent d'un immense océan gelé au pied des côtes. La mer semble être leur patrie naturelle; on dirait qu'elles sont nées sur les flots où elles doivent mourir ; on sent qu'elles finiront par se démanteler en s'approchant des tropiques, en flottant vers le nord.

Ces masses prodigieuses ont été évidemment arrachées elles aussi par une action violente comme leurs sœurs du pôle arctique; mais cette action n'est point de même nature, et n'a pas été exercée de la même manière. Si elles se sont isolées ainsi, c'est qu'elles ont été détachées par quelque secousse d'origine volcanique. C'est une commotion souterraine dont les contre-coups les ont rendus errantes, à moins cependant, ce qui doit arriver encore bien des fois, le plus souvent peut-être, que quelque marée prodigieuse ne les ait soulevées, détachées de la roche sur laquelle elles reposaient, ne les ait prises en dessous, par la racine, par la base.

Car ce monde antarctique, qui paraît si tranquille, si majestueux, semble le siège d'actions sous-marines d'une énergie prodigieuse. Tandis

que les volcans du Groenland sont éteints depuis longtemps, ceux des hautes régions arctiques vomissent des torrents de fumée, de cendres, de lapilli, de bombes volcaniques. L'Hécla a deux maîtres dans l'Erèbe et la Terreur aux pieds desquels sont venus échouer les explorateurs.

Qui sait si ces monts terribles ne nous rés rvent pas la merveille de quelque éclosion merveilleuse, si les entrailles de son pôle ne s'ouvriront pas un jour pour produire des montagnes d'or, de platine et d'argent, si les métaux fondus qui remplissent, dit-on, l'intérieur de notre globe ne trouveront pas au milieu du continent antarctique un écoulement magnifique, bien différent des infiltrations que nous nous contentons d'exploiter jusqu'à ce jour réalisant l'Eldorado cherché par les conquérants espagnols dans les régions les plus chaudes de l'Amérique méridionale.

Mais il y a incontestablement un caractère commun qui rattache les banquises du nord aux banquises du sud.

Au sud comme au nord la bizarrerie des évolutions des glaces est excessive, prodigieuse : on les voit tout d'un coup s'avancer contre un vent violent et tenir tête à l'orage. Le mouvement des flots semble bien des fois avoir la puissance singulière d'éveiller leurs caprices, de stimuler leurs colères.

La raison de ces révoltes tient à une circonstance que l'on oublie trop. La glace flotte parce qu'elle est plus légère que l'eau, mais cette différence de poids quoique très singulière et une des propriétés des corps les plus difficiles à

expliquer, n'en est pas moins très faible. Elle n'est que d'un dixième.

Quand un glaçon déborde d'un mètre, on est certain qu'il est supporté par une base profonde de cinq brasses. Les montagnes que les océans polaires portent sur leur dos ont des racines d'une longueur prodigieuse faisant voile dans l'abîme. C'est ce qui fait qu'elles obéissent avec une facilité merveilleuse aux courants puissants qui les poussent et règnent dans des régions ultimes où les agitations de la surface ne sauraient jamais les atteindre.

Leurs mouvements généraux sont dus à des causes générales exemptes de tous les caprices d'Eole, indépendantes de toutes les vicissitudes temporaires des surfaces.

Qui sait, étrange hypothèse à laquelle il semble qu'on soit conduit malgré soi, qui sait, si ce n'est pas à ces banquises redoutables qu'il faut s'adresser pour accomplir la conquête du pôle ; qui sait si dans certains cas ces géants ne peuvent pas servir de véhicule, d'instrument, de complice à l'atome humain, qu'elles ont si longtemps écarté des extrémités glacées de la Terre ?

CHAPITRE IV

L'aimant terrestre.

L'un des premiers résultats de l'usage de la boussole fut la découverte du Nouveau-Monde. En effet, s'il n'avait pas eu à sa disposition cet admirable instrument, jamais Christophe Colomb n'aurait pu se hasarder sur le Grand Océan. Sans ce secours providentiel, son entreprise eût été insensée, funeste ; il eût été englouti par les flots. Du reste, ni le prieur de Santa-Maria, ni la reine Isabelle n'eussent encouragé ce départ fou. Cet exemple, qu'on aurait mauvaise grâce à répudier au moment où le monde civilisé va célébrer le quatrième centenaire de la grande entreprise, ne montre-t-il pas ce que l'on peut attendre de la découverte des causes du mouvement de la boussole. Mais peut-on espérer qu'on les connaîtra, tant qu'on n'aura pas exploré les lieux vers lesquels cette aiguille mystérieuse se dirige ?

Aujourd'hui on connaît si peu ces centres d'attraction qu'on ignore encore si l'aimant terrestre peut être considéré comme unique ou

comme formé par la superposition de deux aimants. On n'est point encore parvenu à décider si la cause de ses variations incessantes est dans le ciel ou dans les profondeurs de la terre.

Les physiciens se contentent d'observer leurs boussoles à terre, dans les régions tempérées ou torrides. Le parcours des océans leur est à peu près inconnu, à cause de la masse de fer qui entre dans la construction des navires, ainsi que de l'agitation des vagues.

Au contraire, ils peuvent faire osciller l'aiguille sur toute l'étendue des océans polaires. Rien ne viendra troubler leurs opérations, lorsqu'ils navigueront à bord des banquises elles-mêmes. Ils n'auront plus qu'à lutter contre les difficultés propres à la position que prend naturellement l'aiguille elle-même. En effet sa direction s'approchant de la verticale, les instruments qui conviennent dans les zones tempérées et torrides, sont en quelque sorte hors d'usage dans les explorations polaires.

Non seulement, il faut trouver de nouveaux moyens pour s'approcher de ces zones si intéressantes, mais il faut encore trouver de nouveaux procédés pour y analyser le magnétisme qui y règne.

L'étude de cette force surprenante est d'autant plus attrayante que les aurores polaires sont plus magnifiques et plus fréquentes. C'est seulement dans ces régions qu'on peut les observer avec assiduité, et qu'on est à peu près certain de les enregistrer toutes.

Si l'on parvenait à établir un observatoire per-

manent sur la grande banquise australe, et un autre sur les bords de la mer Narès, on ne manquerait pas une de ces grandes crises. En effet elles ont lieu simultanément dans les deux régions polaires. Par conséquent si le soleil les cache au nord, elles sont visibles au sud; s'il fait trop jour au sud, le nord laisse apercevoir leurs lueurs mystérieuses.

Il paraît prouvé, du moins tous les écrivains qui s'occupent de la matière le prétendent, que les aurores de la terre sont liées aux taches du soleil.

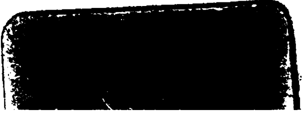
L'étude de cette liaison est le grand problème que se pose la science contemporaine. C'est dans ce but que tant d'observatoires d'astronomie physique ont été établis à la surface du globe, et notamment à Meudon près de Paris. Mais ces monuments scientifiques ne sont-ils pas relativement inutiles si on se contente d'observer le globe solaire, et si on laisse de côté le globe terrestre, si l'on s'épuise en efforts pour que l'élément lointain, celui qui agit à 30 millions de lieues de distance nous soit connu avec tous les détails, mais si on ne se place pas dans des conditions physiques telles que l'élément voisin de nous, celui qui nous touche directement n'échappe point à notre analyse.

Nous ne pouvons ici, sans nous écarter de notre sujet, esquisser toutes les grandes questions dont la solution dépend surtout de celle de ce beau problème. C'est ainsi que l'on arrivera à reconnaître si le système du monde n'est point organisé comme une immense machine d'induction

qu'on aurait bien le droit d'appeler la machine de l'Alliance ; si la lumière du soleil au lieu d'être engendrée par une simple combustion n'est pas le résultat d'une électrisation systématique, le produit d'aurores polaires permanentes. Mais, en elles-mêmes les aurores polaires sont des phénomènes admirables, splendides, enthousiasmants et d'autant plus intéressants à étudier, que décidément chaque pôle a son genre particulier d'effluves, qu'on doit y observer sur place, et non point à distance.

La conquête des pôles est d'autant plus attrayante qu'elle se trouve intimement liée à l'étude des aurores qui se produisent toutes deux dans des conditions analogues, mais non semblables, et qui offrent des exemples de dysymétrie encore plus remarquables que tous ceux que nous avons énumérés jusqu'ici.

Ce n'est pas au pôle nord lui-même que les aurores boréales se développent le mieux Il paraît même qu'il y a une certaine zone dont la latitude ne dépasse pas beaucoup celle des cercles polaires eux-mêmes, et dans laquelle se manifeste la véritable couronne lumineuse. La terre semble entourée d'une auréole grossièrement perpendiculaire à son axe, à peu près pareille dans tout le méridien et d'où s'élancent une multitude de rayons divergents, ondulés, en proie à une agitation prodigieuse ; si on parvenait à établir un observatoire au pôle même, il semble qu'il serait moins favorable que quelques-uns de ceux qu'on a érigés en 1882, lors du second passage de Vénus,



Mais de ce que l'on connaît du pôle austral, on peut tirer des conclusions qui seraient certainement toutes différentes. En effet l'aspect du phénomène est tout autre. Il semble que c'est du zénith que jaillissent les trajectoires brillantes. que provient l'émission simultanée d'une multitude de courants électriques descendant vers l'horizon, et enveloppant l'observateur comme le ferait un véritable berceau de lumières. On ne s'est point encore assez approché du pôle sud, pour qu'on puisse avoir une opinion encore bien arrêtée sur la forme qu'y prennent les phénomènes lumineux des aurores Mais il est très probable que c'est precisément en ce point. que l'apparition aura tout son éclat splendide. On ne peut, du moins, invoquer aucun argument sérieux pour contredire l'opinion que nous émettons, et qui repose sur une étude approfondie de phénomènes que l'on observe dans l'intérieur de l'œuf électrique, surtout quand on soumet la lumière à l'action d'un puissant électro-aimant placé au centre.

Les aurores polaires n'offrent pas seulement la même différence de forme, mais on constate également des différences de teintes analogues à celles qu'on reconnaît dans les cabinets de physique, lorsque l'on soumet aux deux pôles d'un électro-aimant un courant voltaïque traversant le vide des tubes de Geissler ordinaires.

D'un côté apparaissent des lueurs vives, colorées de teintes roses, rigoureusement stratifiées, et animées d'un frémissement curieux. De l'autre au contraire, coulent des lueurs beaucoup plus

indécises, revêtues de teintes bleuâtres, et parcourues par des lignes tremblotantes, d'un feu plus vif, ressemblant à de véritables traits de foudre se glissant timidement dans l'air raréfié.

C'est ainsi que sous l'influence d'un principe de dualité, de polarité et d'antagonisme, les deux extrémités d'un arc électrique se composent de manières radicalement différentes, et que les molécules arrachées à l'un des pôles qui se creuse, sont projetées sur l'autre qui s'allonge, échappant pour la plupart d'une façon peu explicable à la chaleur prodigieuse qui règne au milieu de la flamme rivale du soleil.

Cet antagonisme paraît être une condition si essentielle de l'organisation de notre monde terrestre, qu'il paraît facile de le reconnaître, non pas dans la direction des courants aériens qui nous échappe, mais dans celle des courants sous-marins que l'on peut constater au moyen de la sonde, et en recueillant les épaves.

D'après les derniers sondages exécutés par le *Challenger* le courant antarctique est un fleuve énorme, large de 30° qui pénètre jusqu'au 54e parallèle avant de se partager en deux bras différents, se rendant tout près de l'équateur.

Dans l'hémisphère boréal on s'est surtout attaché à étudier la géographie du courant tropical du *gulf stream*, qui atteint les côtes méridionales de la Norwège et se dirige lui aussi en deux branches dont l'une balaie la côte orientale du Spitzberg et l'autre la côte orientale de la Nouvelle-Zemble.

Mais il ne va pas assez loin dans le Nord, pour

qu'il soit possible de l'utiliser à la conquête du pôle. Celui dont on doit se servir quoique puissant a une origine toute locale.

Dans l'océan glacial de Sibérie, les fleuves venus du plateau central de l'Asie apportent un volume d'eau dont la température est relativement considérable et élevée. Ces eaux produisent un courant qui paraît se diriger le long des côtes de Sibérie vers le détroit de Behring.

Mais ce détroit a des dimensions si faibles qu'il ne permet pas un échange régulier entre la mer Polaire et le Pacifique boréal. Le bassin arctique a donc de ce côté un régime particulier.

Parallèlement au courant chaud des côtes, se manifeste un courant froid particulier qui entraîne les banquises dans la direction opposée, c'est-à-dire qu'il peut les entraîner vers l'orient, emprisonné par les glaces de la mer de Behring.

L'exploration que l'on organise en ce moment et dont nous aurons à nous occuper plus tard, à la fin de ce volume repose essentiellement sur le profit que l'on peut tirer des forces mises en jeu dans ces grands mouvements des masses océaniques, et non pas sur l'emploi de moyens directs pour combattre de front la nature. Qu'il est rare, en effet, qu'elle se laisse contraindre de haute lutte, en quelque sorte à main armée! c'est toujours par quelque moyen détourné, découvert en étudiant ses secrets, que l'homme arrive à la maîtriser, d'une façon complète. Les ignorants cherchent à conduire leurs ballons contre les vents. Ils épuisent ridiculement leur électricité en vains efforts. L'homme éclairé se contente de

chercher quels sont les courants d'air qui peuvent lui être utiles ; il recherche les symptômes, qui lui révéleront leur existence, ou qui lui diront, ce qu'il doit faire pour les atteindre.



CHAPITRE V

Les premières explorations polaires.

Henri VIII est le premier monarque qui se préoccupa de la navigation dans les glaces du Nord. Il accepta avec empressement les offres de Sébastien Cabot, habile pilote vénitien qui lui offrit de trouver au milieu de ces banquises flottantes une route pour aller aux Indes.

Ce grand navigateur ne tarda pas à revenir complètement dépité et découragé, il n'avait réussi qu'à s'immortaliser par la découverte du Canada qui lui avait barré le chemin de l'Orient. Henri VIII ne renonça pas à une entreprise qui aurait permis à la couronne d'Angleterre d'intervenir dans le commerce et la conquête de l'Inde et de la Chine. Ce prince arma deux autres navires dont il confia le commandement à un pilote de Bristol nommé Thorne.

L'issue de cette seconde expédition fut encore plus malheureuse. Un des deux bâtiments fut coulé, et l'autre eut toutes les peines du monde à regagner l'Angleterre.

L'exemple du roi fut bientôt suivi par la cor-

poration de la Cité. Les *Guilds* frêtèrent deux navires, qui furent mis sous le commandement du capitaine Hore, officier d'un grand courage, et doué d'une éloquence entraînante.

Le capitaine Hore fit des conférences sur les résultats probables de l'expédition qu'il préparait et recruta ainsi un grand nombre d'adhérents. Beaucoup de commis et d'étudiants se mirent sous ses ordres, il entraîna même un certain nombre de jeunes avocats qui jetèrent leur perruque aux orties afin de faire la chasse aux baleines, aux phoques et aux ours blancs.

Mais l'enthousiasme de cette brillante jeunesse ne dura pas longtemps.

Hore fut bien accueilli par les Esquimaux, qui montrèrent aux nouveaux venus leur caractère doux et hospitalier. Mais les compagnons de Hore, peu disciplinés se mirent à violenter les sauvages, qui ne tardèrent pas à disparaître dans les profondeurs de leurs montagnes glacées. Privés de guides, les Anglais s'égarèrent dans ce labyrinthe et épuisèrent leurs provisions.

Lorsqu'ils se trouvèrent en présence de la faim et du froid, ces deux terribles conseillers, ils se prirent de querelles, et échangèrent des coups.

Quelques-uns furent tués par leurs compagnons, et les assassins ne rougirent pas de se repaître des cadavres de leurs victimes.

Hore ramena ses navires désemparés et déshonorés par des scènes d'antropophagie.

En 1553, les marchands de la Cité montèrent une seconde expédition. On était alors dans l'enthousiasme. C'était au commencement du mois de

mai et du règne de Jeanne Gray ; cette reine d'un jour voulut faire honneur à l'aventureuse expédition commandée par le chevalier Willoughby.

La Cour se rendit jusqu'à Gravesend pour assister au départ du valeureux champion de la marine anglaise. On donna aux équipages un uniforme bleu de ciel et richement enrubané. Mais Jeanne Gray n'avait point encore porté sa tête sur l'échafaud, que déjà commençait la série des catastrophes qu'un destin implacable accumulait sur la tête de tous ceux qui avaient pris part à cette funeste fête.

La banquise boréale barra la route et Willoughby voulut éviter d'être bloqué par l'hiver dans ces régions épouvantables : il crut échapper à la mort et se réfugia en Laponie.

Mais quoique faisant partie du continent européen, cette terre est parfois impitoyable. Deux des navires de Willoughby, ainsi que Willoughby lui-même furent emprisonnés par les glaçons ; quand revint le printemps, tous les Anglais avaient péri. Comme les hommes pétrifiés des *Mille et une Nuits*, ils avaient conservé toutes les attitudes de la vie.

Le troisième navire commandé par Chancelor échappa grâce à son habileté et surtout à son humanité. Né diplomate, Chancelor comprit qu'il fallait se faire des amis des indigènes ; les Lapons le sauvèrent et lui fournirent le moyen de se rendre à la cour du grand duc de Moscovie. Chancelor fut admirablement reçu par ce monarque sauvage, dont l'Europe ignorait presque l'existence. Il signa avec lui un traité de com-

merce très avantageux qui fut l'origine des rapports commerciaux entre la nouvelle puissance qui surgissait dans l'est de l'Europe et l'Angleterre. Ce trafic nouveau fut exploité par une compagnie célèbre, la compagnie de Moscovie qui dura très longtemps, et arriva rapidement au degré de prospérité qu'elle conserva jusqu'à ses derniers jours.

Mais l'Angleterre ne devait pas rester longtemps seule à chercher dans les climats rigoureux du Nord, une route qui lui permît de tromper les calculs égoïstes de l'Espagne, et d'aborder dans l'Inde par une route inconnue à ses croiseurs.

Les Hollandais cherchèrent naturellement le passage par le Nord-Est que fréquentaient leurs baleiniers, et où ils firent longtemps les pêches les plus fructueuses.

Scoresby rapporte que de 1665 à 1678, 14,167 baleiniers allèrent chercher fortune dans les eaux du Spitzberg, que, pendant ces onze ans ils capturèrent 557,59[illegible] baleines. Quant au nombre de phoques dépouillés, c'est par millions qu'ils se comptaient.

Pendant cette période de prospérité, des villages en planches s'élevaient tous les ans sur les côtes arides où jamais on n'a pu faire pousser un navet. Il y avait des rues et des estaminets dans ces villes improvisées qui disparaissaient chaque année avant l'approche de la saison rigoureuse. On estime qu'il se trouvait quelquefois à terre plus de 12,000 pêcheurs !

Les Hollandais envoyèrent à la fois deux expé-

ditions chargées de tourner la Nouvelle-Zemble en prenant l'une par le nord, l'autre par le sud.

L'expédition du nord était commandée par un des plus illustres navigateurs des régions polaires; ayant échoué une première fois en 1594, Barentz revint en 1595 ; un nouvel échec l'amena dans ces eaux terribles en 1596.

Cette fois il voulut tâter de l'ouest, ce qui lui permit de découvrir le Spitzberg et de s'élever jusqu'au quatre-vingtième parallèle; mais ce succès hors ligne le perdit. L'hiver était venu, il se vit bloqué et obligé d'hiverner. Dès que les glaces s'ouvrirent, ceux qui n'étaient pas morts songèrent à regagner le Sud. Comme ils n'avaient plus de vaisseaux, ils cherchèrent à s'évader sur des barques. Ils étaient perdus, s'ils n'avaient rencontré par hasard quelques navires. Leur chef était un de ceux qui avaient succombé à terre, épuisé de froid et de faim, pendant un épouvantable hiver. On ne sait pas si la dépouille de ce grand homme a échappé à la dent de ceux qu'il commandait, et s'il n'a pas eu pour tombeau l'estomac de son équipage.

Ainsi, dès les premières expéditions avant la fin du seizième siècle, l'histoire des expéditions arctiques nous offre déjà les principaux incidents, qui ont assombri les explorations polaires contemporaines.

Heureusement pour leur gloire, les Etats-Généraux ne ressemblaient en aucune façon aux assemblées pusillanimes qui, à notre époque où la vapeur et l'électricité ont, en quelque sorte,

rétréci, ratatiné, les dimensions de notre globe, tremblent encore au nom d'expéditions lointaines. Cette vaillante réunion de patriotes, qui luttaient contre le maître du monde, ne crurent pas que le salut de la Hollande les empêchât de conquérir les continents inconnus situés aux extrémités de la terre.

Le 27 juin 1594, une flotte de cinq vaisseaux sortait de l'embouchure de la Meuse, dans le but héroïque de chercher par le sud-ouest le passage que ni le nord-est, ni le nord-ouest ne voulaient livrer. Les Etats-Généraux se proposaient d'utiliser la découverte de ce détroit terrible, dont Magellan avait reconnu l'existence, et qui, malgré sa latitude australe modérée, doit cependant être considéré comme faisant partie du monde antarctique.

L'expédition ne fut pas heureuse; elle eût échoué impitoyablement si l'on n'avait expédié une escadre de renfort; celle-ci eut la chance de rencontrer les débris de la première, d'utiliser les renseignements recueillis au prix de tant de malheurs. Elle revint triomphalement, apportant une carte du détroit dressée par le commandant Slebold, et que le gouvernement de la république des Sept-Provinces conserva précieusement comme un secret d'Etat à l'usage de ses navigateurs.

Ce passage qui devint rapidement usuel, fut concédé à une compagnie, de sorte que les autres négociants résolurent de trouver une autre route, en poussant hardiment jusqu'au sud. Ce fut cet esprit de concurrence, qui conduisit

à la découverte du cap Horn, de la Terre-des-États et du détroit de Lemaître.

Cette route plus périlleuse fut préférée à la première. En effet, elle possédait un immense avantage ; mal manœuvrées par des équipages indolents, les frégates espagnoles n'osaient s'approcher autant du pôle. En doublant le cap, les Hollandais n'avaient rien à redouter, que les ouragans et les banquises.

Dans l'hémisphère austral, le passage était donc découvert. Le problème commercial et politique avait donc reçu deux solutions différentes. Pendant longtemps, la question du pôle sud ne sera plus soulevée, c'est vers le pôle nord que se concentreront tous les efforts des peuples civilisés, qui toujours vaincus par les glaces, ne considèrent jamais leurs défaites comme définitives. Les périodes de découragement amené par les catastrophes sont toujours suivies de réveils glorieux et féconds en découvertes. Plusieurs causes produisent ces élans. En premier lieu, il faut citer les entreprises des baleiniers, qui sont obligés de remonter de plus en plus vers le nord, à mesure que les cétacés deviennent moins nombreux et plus farouches, et que l'étendue des champs de pêche diminue progressivement. Mais il serait injuste de ne pas mentionner également le développement de l'esprit scientifique.

Nous ne chercherons point comme l'ont fait certains auteurs à donner une nomenclature complète de toutes les expéditions. Une aride énumération ne nous apprendrait rien, nous nous bornerons à signaler successivement celles

qui se distinguent par quelque singularité, soit par le talent ou le courage des chefs, soit par le retentissement de leurs malheurs, l'importance des sacrifices faits pour les mettre à la mer, l'importance des découvertes, ou la nouveauté des méthodes employées pour les exécuter. Tout en nous restreignant ainsi, nous aurons encore à présenter à nos lecteurs une série interminable de drames émouvants et de péripéties instructives.

Nous avons déjà, il y a quelques années, et non sans succès, présenté le détail de ces aventures extraordinaires. Ce n'est pas sans émotion u e nous résumerons l'histoire des héros, dont nous avons fait connaître ailleurs, plus longuement, les souffrances.

CHAPITRE VI

Les grandes découvertes arctiques.

La reine Elisabeth, qui avait hérité de la politique d'Henri VIII, encourage naturellement les expéditions polaires. Le chevalier Frobisher ayant formé une compagnie pour la découverte du passage du Nord-Ouest, la reine et ses ministres le secondèrent avec une libéralité, que les explorateurs des pôles sont loin d'avoir toujours trouvé auprès de la reine Victoria.

Il découvrit l'île Cumberland, et sur la côte de cette île, un golfe qu'il prit pour un détroit, genre d'erreur commis bien des fois dans ces régions où la terre et la mer soudées par des banquises se confondent. Il revint en Angleterre rapportant un minerai qu'il croyait renfermer des paillettes d'or. Ce n'était que du mica et du charbon, substance dont la valeur n'était que faiblement appréciée en Angleterre.

Grâce à cette erreur, il trouva l'argent nécessaire pour monter encore deux expéditions. Les succès, ou pour parler plus exactement, les espérances de Frobisher excitèrent l'émulation de

Henri Gilbert, qui partit et ne revint plus. Avant de disparaître, cet explorateur prit possession de l'île alors déserte de Terre-Neuve. Cet événement passa inaperçu. Personne ne se doutait que la France et l'Angleterre se disputeraient avec acharnement cette possession, et que pendant des siècles elle serait le prétexte de récriminations bruyantes.

Loin d'être découragées par la catastrophe de Gilbert, les *Guilds* de la Cité armèrent une nouvelle expédition commandée par Davis, un des plus habiles capitaines du port de Londres. On lui donna deux navires de modeste tonnage, le *Clair de Lune* de 50 tonneaux et le *Rayon de Soleil* de 35.

Davis était parti avec les idées les plus pacifiques. Il avait pris comme matelots à bord du *Rayon de Soleil*, quatre joueurs de flûte.

Sans aucune difficulté, il parvint à se faire des amis. Les Esquimaux lui rendirent d'immenses services. Il côtoya les côtes du Groenland jusqu'à la latitude véritablement boréale de 73° où il découvrit le détroit qui rend son nom immortel.

Il revint en Angleterre pour chercher du renfort; on lui donna la *Mermaid*, navire de 120 tonneaux, avec lequel il regagna facilement son détroit. Mais quand il fallut le franchir, l'équipage de la *Mermaid*, se révolta. Pour éviter d'être abandonné ou massacré, Davis dut retourner en Angleterre.

C'est la compagnie de Moscovie qui frêta, en 1607, l'expédition de Hudson. Il côtoya le

Spitzberg et parvint, à ce que disent les auteurs du temps, jusqu'au 81e parallèle, latitude glorieuse. L'année suivante, il voulut suivre la côte du Groenland, mais dès le 75e, il fut arrêté. En 1609, il voulut essayer d'être plus heureux, mais il fut arrêté beaucoup plus vite.

Furieux de ce contretemps, il mit le cap à l'ouest, aborda en Amérique et découvrit la belle rivière à l'embouchure de laquelle s'élève aujourd'hui New-York. Il regagna le port de Londres, tout à fait désespéré de ne plus pouvoir parvenir aux hautes latitudes de son premier voyage. A cette époque, on ne savait pas jusqu'à quel point les navigations polaires sont journalières.

La quatrième expédition de Hudson commença mal. Il n'avait pas encore quitté de vue les côtes d'Angleterre, qu'une sédition fomentée par le second éclate à son bord. Hudson n'hésite point, il débarque le coupable et il continue sa route.

Bientôt, il traverse un détroit dans lequel s'ouvre une nappe d'eau immense. Est-ce la route cherchée? est-ce une baie prodigieuse, une véritable mer intérieure? Comme le froid commençe à piquer, que le couvercle de glaces va se souder, Hudson ordonne de se préparer à l'hivernage? ·

On répondit en se saisissant de sa personne, de son fils, du charpentier et des cinq matelots qui lui étaient fidèles, on les jeta dans une barque avec quelques provisions, et l'on fit voile vers l'Angleterre.

Presque tous les révoltés périrent de misère ou dans des luttes avec les Esquimaux à qui ils voulaient voler des vivres. Comme on croyait pouvoir tirer parti de l'expérience de ceux qui avaient échappé, on n'approfondit pas le récit qu'ils firent de l'expédition. On feignit de croire que tous les coupables étaient parmi les morts et l'on se hâta de constituer une nouvelle compagnie qui au printemps suivant expédia un navire. Le but des nouveaux explorateurs était non seulement de découvrir le passage du Nord-Ouest, mais encore de retrouver les traces de Hudson. Butler mit à la voile en 1612, mais n'obtint aucun résultat. L'année suivante, on recommença sous les ordres de Gibbons et enfin en 1614, on confia le commandement à Baffin dont le nom est associé à des découvertes capitales dans la géographie polaire.

On ignore quelle fut la première partie de la vie de ce marin. On le voit apparaître en 1612 comme pilote de la *Patience* navire destiné aux explorations arctiques. C'est seulement en 1616, qu'il parvint à découvrir la baie qui porte son nom, et qu'il traversa de part en part.

Il reconnut le détroit qui débouche au fond de cette mer intérieure, et le consacra à sir Thomas Smith, président de la société des marchands qui avait fait les frais de ces différents voyages et qui méritait bien cet honneur, par sa persévérance. On lui doit aussi la découverte du détroit de Lancastre, dans lequel sa sagacité devina une route au bout de laquelle se trouvait le passage cherché.

Baffin n'était pas seulement un hardi navigateur, mais encore un astronome distingué. En effet, c'est lui qui imagina de trouver la longitude par l'observation des distances lunaires. Il fit pour la première fois usage de cette méthode perfectionnée dans ses navigations polaires. C'est encore à Baffin que l'on doit la découverte de l'herbe du scorbut, végétal qu'on rencontre quelquefois sur les rives désolées du Grænland, et qui, lorsqu'on l'a fait bouillir, sert à faire d'excellentes salades, remède presque infaillible contre l'épouvantable maladie de bouche qu'engendrent les privations de l'hivernage.

Ce détail qui peut paraître insignifiant à des observateurs superficiels, n'en a pas moins une grande importance, car, la découverte de ressources naturelles, surtout dans les régions où elles sont peu nombreuses, est aussi essentielle que celle d'un détroit pour la conquête du pôle.

Au commencement du dix-huitième siècle, le czar Pierre le Grand eut l'ambition de tirer enfin la Russie de l'état sauvage.

A cet empire naissant il fallait de la gloire.

Un capitaine de la marine naissante de Russie fut chargé d'accomplir une expédition étonnante de hardiesse, et dont la tentative seule suffit pour indiquer un grand courage.

Le czar lui donna l'ordre de conduire un navire depuis les rives glacées de l'océan Pacifique jusqu'à Archangel.

Behring obéit et se lança intrépidement derrière la chaîne des îles Aléoutiennes Il découvrit bientôt le détroit qui est consacré à sa gloire,

le franchit, et entra dans une mer glacée où il continua à naviguer en se tenant le plus près possible des côtes.

Bientôt il fut arrêté par la banquise et dût revenir en arrière.

Aux yeux de Pierre, qui voulait ouvrir à ses sujets une route praticable, l'expédition était manquée, le commerce d'Archangel devait se borner à l'Ouest; mais le Parlement d'Angleterre ne voulut pas rester en arrière, c'est alors qu'il fonda un prix de 500,000 francs, somme énorme pour l'époque, en faveur du premier navigateur qui découvrirait le passage du Nord-Ouest.

L'espérance de remporter cette prime suscita quelques expéditions dont aucune n'eut une véritable importance. La plus célèbre est celle qu'entreprit dans cette période, le capitaine Phipps, qui devint plus tard, lord Mulgrave; mais si elle mérite d'être mentionnée à côté de celles qui ont amené des découvertes si importantes, et fondé la géographie des régions arctiques, ce n'est pas tant à cause de l'importance des résultats acquis que de la présence à bord du navire du capitaine Phipps, un jeune midshipmann qui devait sauver deux fois l'Angleterre, une fois à Aboukir, et l'autre à Trafalgar. Le jeune Nelson se distingua dans cette expédition fort insignifiante, par deux actions d'éclat en luttant victorieusement contre un morse monstrueux, et en disputant sa vie à un ours blanc d'énorme stature. Nelson succombait dans ce dernier combat singulier si un de ses com-

pagnons n'était venu à son aide en atteignant son adversaire dans l'œil, à l'aide d'une balle qui l'étendit raide mort.

Cet exemple, dont le souvenir est consacré par un tableau exposé au musée de Greenwich, montre qu'un des moindres avantages des explorations polaires est de former des marins hors ligne, qui dans les circonstances graves, sérieuses, d'où dépend le sort de la patrie, ont le sang froid, le coup d'œil, le courage raisonné que donne l'habitude de la mort toujours présente dans ces navigations épiques.

C'est un point de vue que l'on oublie trop, et dont l'importance augmente de jour en jour, à mesure que la navigation devient plus commode, moins dangereuse. Les mers polaires offrent un champ éternel d'exercice. Elles sont une école d'intrépidité, dont le besoin se fait sentir d'une façon de plus en plus impérieuse aux grandes nations maritimes.

C'est dans ces luttes contre la nature, que les Nelson se distinguent des Persano ; au contraire dans les grandes parades maritimes dont les journaux illustrés font tant de bruit, il est souvent très difficile de distinguer les *Affondatore* des *Dreadnought.* Si les régions polaires n'existaient point, on aurait besoin d'inventer quelque moyen artificiel pour donner aux équipages et aux officiers modernes les qualités qui dans tous les siècles ont distingué les grands navigateurs.

Ne ferait-on pas plus pour la gloire de la France, et pour sa sécurité, en construisant moins de bâtiment de guerre mal réussis

et en faisant quelques sacrifices pour les expéditions dangereuses, pour lesquelles l'éloquence de Gustave Lambert avait passionné tant d'esprits généreux, alors que nous vivions sous les plus tristes années de la période impériale, car la corruption et le despotisme avaient infesté la société française et sous l'aspect mensonger d'une prospérité frauduleuse, préparé tous nos malheurs.

CHAPITRE VII

Les expéditions de Cook.

L'on doit la renaissance des explorations australes à un président à mortier du parlement de Dijon, M, des Brosses, beaucoup plus célèbre par ses querelles avec M. de Voltaire.

Dans un gros volume fort lourdement rédigé, ce digne magistrat avait démontré que les hautes régions australes étaient occupées par un immense continent où la France pouvait trouver un dédommagement pour la perte des Indes et celle du Canada. Cette publication fit quelque bruit, et dans le but de donner satisfaction à l'opinion, le ministre donna ordre à M. de Bougainville, un des plus illustres défenseurs du Canada, de faire un premier pas dans la direction indiquée en établissant une colonie aux îles Malouines, lesquelles sont placées au sud ouest de l'Amérique.

A peu près à la même époque, M. de Kerguelen, envoyé dans les hautes latitudes australes, y découvrit l'archipel français qui porte

son nom. A son retour à Brest, il présenta cette nouvelle terre comme un Eden : une seconde expédition, dont il fut le chef, le convainquit d'ignorance ou de mensonge, en tout cas de méprise. Lorsqu'il revint, après une campagne ridiculement abrégée, on le mit en jugement. Son procès fut un des derniers scandales judiciaires de la monarchie expirante, et les explorations polaires entrèrent donc pour une part dans les causes de la Révolution française.

Mais ce ne fut pas tout. L'Espagne persistant à réclamer la propriété exclusive de l'hémisphère austral, la Cour de France lui sacrifia la nouvelle colonie des Malouines, comme elle avait sacrifié la vieille colonie de la Louisiane. Cette fois, les Espagnols n'eurent pas besoin de fusiller les colons qui voulaient rester Français quand même. Pour éviter des scènes fâcheuses, on chargea M. de Bougainville, de procéder lui-même au rapatriement des braves gens qu'il avait transportés au bout du monde.

Cette triste évacuation, quoique digne sans doute d'exciter l'admiration des adversaires des expéditions lointaines, excitait un mécontentement si sérieux, que le gouvernement d'un prince habitué à mépriser l'opinion crut devoir en dissimuler la nature. Pour donner le change aux critiques, on chargea Bougainville de continuer une campagne si misérablement commencée, en recherchant l'Australie du président des Brosses. Le concours que la Cour d'Espagne promettait était la conséquence de l'abandon des rochers réclamés par elle et qu'on avait

baptisés du nom de l'Archipel des Malouines *. L'illustre navigateur rapporta en France une description charmante de son voyage à Tahiti, à laquelle quelques philosophes donnèrent le nom de Nouvelle-Cythère.

Un si brillant échantillon du monde austral, n'était pas de nature à diminuer la confiance que l'on avait dans les théories du président des Brosses.

L'Amirauté britannique résolut de faire explorer, pour son compte, les régions qui faisaient tant de promesses. On chargea de cette expédition le capitaine Cook, marin déjà célèbre qui s'était illustré dans une exploration de Tahiti exécutée quelque temps après celle de Bougainville, pour observer un passage de Vénus sur le soleil.

Le 13 juillet 1772, Cook quittait Plymouth. L'Amirauté lui avait confié le commandement de la *Résolution* et de l'*Aventure*. Il commença par faire voile vers le Cap afin d'explorer les hautes latitudes orientales. Le 6 décembre, il entrait en contact avec les glaces, qui, au milieu de l'été de l'hémisphère austral, commençaient à lui barrer le chemin par le 61e parallèle. Ce n'était point une rencontre de nature encourageante, cependant Cook ne se découragea pas, il ne retourna vers le nord qu'après avoir longtemps lutté contre des glaçons dont les dimensions formidables ne pouvaient être devinées même après

* Les Espagnols ne surent pas tirer parti de l'Archipel que la Cour de France leur avait facilement sacrifié. Plus tard les Anglais s'en emparèrent et y établirent une [illegible]

ce que l'on connaissait des banquises du Nord. Il revint hiverner à la Nouvelle-Zélande, à la baie des Iles, au milieu des tribus les plus farouches.

Le résultat de cette première reconnaissance ayant démontré rapidement qu'il ne fallait pas chercher le Grand-Continent australien au sud du cap de Bonne-Espérance, il ne restait plus à se préoccuper que des mers situées au sud du cap Horn. Cette exploration fut l'objet des expéditions de l'année 1774. Cette fois Cook parvint dans des latitudes plus élevées, mais il fut arrêté comme en 1773 par des glaces impénétrables; il ne découvrit qu'une terre complètement inhabitable, constamment glacée à laquelle il imposa le nom de la Nouvelle-Géorgie en l'honneur du roi d'Angleterre. Le climat de la Terre-de-Feu, est doux et modéré en comparaison de cette île, qui représentait si mal le continent enchanteur dont les faiseurs de théories croyaient avoir démontré l'existence.

Cook retourna donc en Angleterre après avoir répondu avec une précision admirable à la question qui préocupait les lords de l'Amirauté. Elle pouvait laisser les Français s'emparer de ce qui restait à découvrir près du pôle, à condition qu'elle s'emparât des terres les plus voisines de l'équateur.

Son compagnon Banks était devenu président de la Société royale de Londres. Il fit à Cook les honneurs de cette société savante, et dans un discours préparé avec soin, énumera les avantages qu'il y aurait à tenter de trouver en

passant pas la mer de Behring, le passage qu'on avait inutilement cherché en s'élevant au nord de l'Amérique. Ce que l'on connaissait de la disposition géographique de ces régions glacées et de la direction des courants, le portait à croire que la solution du problème serait plus aisée, en commençant par ce bout lointain ; du moment qu'on connaîtrait le chemin, on pourrait le suivre avec une égale facilité dans les deux sens.

La proposition fut acceptée avec enthousiasme par l'intrépide marin, et en 1776 Cook reprenait la mer à bord de l'*Aventure*, le navire même qui lui avait servi pour l'exploration du pôle sud ; admirable manière de montrer à tous les yeux qu'il existe une extrême, une indissoluble unité entre les explorations dirigées vers les deux extrémités de l'axe de rotation de la terre. La résolution prise par un des plus grands navigateurs qui aient parcouru les Océans, est la justification glorieuse, éclatante du titre que nous avons adopté. Puisse l'ouvrage que nous avons écrit, s'en montrer digne.

Malheureusement la banquise était descendue, à des latitudes, où on ne la rencontre point ordinairement.

Cook chercha inutilement à forcer le passage par la côte d'Asie ; reconnaissant qu'il ne pouvait arriver de ce côté, il fit voile vers la rive américaine, et ne fut pas plus heureux.

Voyant que les glaces refusaient obstinément de le laisser passer, Cook se décida à retourner vers le sud, afin d'y passer l'hiver à explorer un archipel encore très peu connu. C'est pendant

ces loisirs forcés, cet entr'acte mis entre deux expéditions polaires qu'il tomba assassiné par le couteau de pierre d'un sauvage.

Prévoyant que s'il parvenait à franchir le détroit de Behring et à pénétrer dans la mer de Baffin par le nord, l'illustre navigateur y arriverait épuisé, l'Amirauté Britannique avait pris la résolution d'envoyer dans ces parages un navire chargé de provisions, qui attendrait l'*Aventure* au printemps de 1777 ; mais la nouvelle de la catastrophe arriva aux Sandwich avant que ce bâtiment ne fut expédié. L'Amirauté eut à bon marché l'honneur d'avoir donné l'exemple d'une précaution fort sage et trop souvent négligée.

Pendant la dernière expédition de Cook, la guerre avait éclaté entre la France et l'Angleterre à propos de l'insurrection des colonies d'Amérique, dont nous avions pris le parti. Louis XVI donna ordre aux capitaines de tous ses navires, de ne pas molester les frégates placées sous le commandement de cet illustre marin, mais de leur venir en aide, de toutes les manières possibles.



CHAPITRE VIII

Ross et Parry.

Les expéditions arctiques furent forcément interrompues pendant les guerres maritimes qui accompagnèrent la révolution française. Cependant le baleinier Scoresby trouva, au milieu de l'été exceptionnellement chaud de 1806, une occasion trop rare pour la laisser perdre. Profitant de ce que la mer était libre, il dépassa le 80ᵉ degré, qu'il avait déjà atteint à quinze reprises différentes, atteignit le 81ᵉ, le dépassa à son tour et fit encore la moitié du chemin qui le séparait du 82ᵉ.

Comme il ne pouvait risquer un hivernage qui aurait mécontenté ses matelots, il revint rapidement sur ses pas aussitôt qu'il eut des raisons pour croire que la mer allait se refermer.

Dès le rétablissement de la paix il offrit ses services au gouvernement anglais. On les accepta avec empressement. Mais comme cet homme hors ligne, le plus habile de tous les navigateurs du pôle nord, n'appartenait pas à la marine royale ; on lui apprit qu'il n'aurait que le commandement

en second; Scoresby refusa et l'expédition eut lieu sans son concours.

Ross qui lui fut préféré était un trop habile marin pour ne pas comprendre ce qu'il y avait d'ingénieux dans les exemples que son émule avait donnés, et dans les conseils que renferment ses excellents ouvrages.

A l'extrémité du grand mât de l'*Alexandre* et de l'*Isabelle*, il fixa une tonne dans laquelle prirent place les vigies chargées d'inspecter la mer glacée, afin de voir au loin les rues d'eau que les navires devaient suivre pour échapper à la masse des débris formés aux dépens de la banquise, et toujours prêts à se souder les uns avec les autres.

Depuis lors il n'y a pas eu d'expédition pôlaire dans laquelle on n'ait employé ce procédé aussi simple que pratique et qui a sauvé la vie à bien des héros des mers polaires.

Les savants ont employé dans la chasse aux faits géographiques, aux idées théoriques le procédé indiqué par des matelots pour la chasse à la baleine.

Ross eut la bonne fortune de s'attacher un Esquimau très intelligent nommé Sakhense, qui servit successivement de guide à plusieurs expéditions britanniques et qui s'acquit ainsi une réputation véritable.

L'*Alexander* et l'*Isabella* parvinrent sans trop de difficulté jusqu'au fond de la mer de Baffin, mais on se borna à reconnaître l'exactitude des anciennes descriptions géographiques, à découvrir les deux caps entre lesquels débouche le dé-

troit de Smith, et à donner à chacun d'eux le nom d'un de ses bâtiments.

Contrairement à l'avis de son lieutenant Parry il ne voulut pas entrer dans le détroit de Lancastre dont il explora l'embouchure, mais qu'il prit pour un simple fiord, entamant profondément la côte.

De retour en Angleterre, Parry exposa ses idées personnelles et il obtint de l'Amirauté l'envoi d'une nouvelle expédition formée du *Griper* et de *l'Hécla* dans le but spécial de savoir si ce prétendu golfe ne permettait pas de pénétrer dans un autre bras de l'océan Glacial. Ce voyage mérite d'être signalé, comme un des premiers dans lequels les efforts sont concentrées sur la solution d'un point particulier, dont on laissera à d'autres navigateurs le soin de tirer parti pour s'approcher davantage de la solution générale.

Parry parvint à constater qu'il avait eu raison contre son commandant. Mais ce fut après avoir supporté un hivernage des plus longs et des plus durs dont l'histoire du pôle fasse mention. Ses compagnons et lui subirent des froids que personne n'avait encore endurés. Le prix de sa patience et de son courage ne se firent point attendre. Il découvrit non seulement le détroit qu'il cherchait, mais deux autres celui de Barrow, et celui du Prince-Régent.

Non seulement on avait commencé l'exploration de l'archipel qui se trouve à l'extrémité boréale de l'Amérique, mais on avait encore reconnu deux faits capitaux de physique du globe.

Le pôle du froid ne paraissait pas coïncider avec celui de la rotation ; mais il semblait qu'il coïncidât avec un des centres d'attraction de l'aiguille aimantée, c'est-à-dire avec un des pôles magnétiques de la terre. Ne dirait-on pas qu'il y a dans l'histoire des sciences comme une justice distributive, quand on voit le navigateur qui aurait dû avoir Scoresby comme chef, convaincu d'erreur par son propre lieutenant. Si son nom est resté célèbre dans ces glorieuses tentatives, ce n'est point tant à ses services personnels qu'il le doit, mais à ceux de son neveu.

Ces découvertes importantes méritaient d'être contrôlées et vérifiées. Le gouvernement anglais eut un mouvement inoubliable d'enthousiasme. Trois expéditions furent simultanément organisées : une par la baie d'Hudson confiée au capitaine Richardson et au lieutenant Franklin, marchait au centre à l'aide de canots et de traîneaux ; à l'ouest, Parry devait s'engager de nouveau dans les dédales de l'archipel arctique et à l'est le capitaine Beeckey était chargé d'attendre à la fois Parry et Franklin.

Cerné par les glaces, Parry dut supporter un hivernage terrible pendant lequel il perdit la *Fury* emportée et bientôt écrasée par une banquise. Il ne sauva l'*Hecla* qu'en lui ouvrant avec la scie une route au milieu des glaçons. Le capitaine Lyon qui devait rejoindre Parry par le canal Fox n'avait pu réussir dans cette opération. Toutes les combinaisons si savamment préparées et si courageusement exécutées avaient échoué et cependant chacun avait fait plus que son devoir.

Le duc de Wellington n'était point homme à se laisser toucher par tant d'héroïsme, il profita du découragement général pour déclarer que le gouvernement anglais retirait la prime de 500,000 francs qu'il avait proposée un demi siècle auparavant. Tel était l'amour intelligent que le vainqueur de Waterloo professait pour le progrès!

Mais tous les Anglais ne pensaient pas de même. Cet acte de vandalisme excita l'indignation d'un marchand de la Cité qui remit 450,000 francs à Ross pour organiser une troisième expédition, sous la condition expresse de ne jamais révéler son nom. Ross promit sous la foi d'un serment qu'il tint religieusement mais à sa manière. On ne sut le nom de son bienfaiteur que quand il donna le nom de Boothia, Félix Boothia, à la région qu'il avait découverte au prix d'une expédition dont la durée dépassait de beaucoup la durée ordinaire.

En effet, son absence dura quatre ans. On le croyait mort depuis longtemps, lorsqu'il reparut en Angleterre.

Son navire le *Victory* avait été écrasé par les glaces, non loin des restes de la *Fury*, aucun des braves qui reparaissaient avec lui, n'aurait échappé s'ils n'avaient trouvé des ressources inespérées, inattendues. Comme dans une féerie, l'expédition était sauvée par un navire complètement équipée, surgissant inopinément au milieu des glaces, et offrant aux naufragés des ressources de toute nature. Quelles circonstances émouvantes, plus réellement merveilleuses que

toutes les combinaisons écloses dans le cerveau généralement moins fertile de prétendus romanciers scientifiques.

Cette émouvante série d'expéditions polaires se termina par une seconde tentative du capitaine Franklin qui explora l'Amérique boréale, les rives du Mackensie, et le lac du Grand-Ours. Cet homme infatigable laissa un témoin de ce remarquable voyage. Il commença la construction du Fort Franklin élevé par 65° de latitude boréale et une altitude de 120 mètres dans une position inexpugnable sur les bords d'un lac presque toujours glacé. La température moyenne de cette station boréale est de plus de 10 degrés de froid; et par conséquent ne peut être habité que par des hommes endurcis à toutes les rigueurs d'un hiver polaire. Mais complétée par plusieurs autres établies dans des situations atmosphériques un peu moins mauvaises, elle assure la suprématie britannique sur un immense territoire d'où l'on rapporte d'admirables fourrures. Grâce à l'ardeur de ces explorateurs, le pouvoir de la couronne britannique s'étendit jusqu'aux rives septentrionales du continent américain.

CHAPITRE IX

Les canots-traîneaux.

L'enthousiasme de Parry résista aux terribles désappointements de son dernier voyage. A peine revenu en Angleterre, il présentait à lord Melville, premier lord de l'amirauté, un projet d'explorations toutes différentes. Ce qu'il voulait faire était de livrer l'assaut à la banquise à l'aide de canots-traîneaux dont il était l'inventeur, et dans la construction desquels il avait réalisé une solidité et une légèreté qui excitèrent une surprise universelle. Ces canots merveilleux doivent être tiré par des hommes s'y attelant à l'aide de bretelles et de cordages spéciaux faits en crins. Grâce à leur emploi, l'homme devient un animal amphibie comme le phoque. Il peut aussi bien marcher sur la banquise que nager dans la mer. Mais Parry n'avait pas compris que son bateau-traîneau pouvait servir à un autre but qu'à triompher de la banquise et qu'il pouvait lui permettre de se servir de la banquise elle-même comme d'un navire magique obéissant aux

courants généraux qui règnent dans le fond de la mer.

Le hardi capitaine donnait à ses canots plus de six mètres de long et de deux mètres de large, ils étaient à fond plat comme ceux dont se servent les militaires pour jeter un pont sur les cours d'eau, mais ils étaient beaucoup plus légers.

Seule, la charpente avait une véritable solidité. Elle était doublée par une enveloppe de caoutchouc sur laquelle on avait vissé des voliges légères destinés à supporter l'étoffe dans la résistance de laquelle l'on n'avait point une entière confiance.

Lord Melville partagea l'enthousiasme de Parry; dès le printemps de 1826 on se mit à radouber l'*Hecla*, pendant que son vaillant capitaine surveillait à Woolwich la construction de ses bateaux.

Avant de partir le 23 octobre, Parry épousa la fille de lord Stanley, et pendant la noce, on arbora un étendard en soie, brodé par sa fille. C'était le drapeau consacré par l'amour, car Parry prenait l'engagement de le déployer sinon sur le pôle même, du moins à la plus haute latitude, où il pourrait pénétrer.

Parry, voulait de plus essayer une route nouvelle que l'on avait négligée malgré les avis de Scoresby. Au lieu de s'engager dans un dangereux dédale de détroits inextricables il allait tenter la fortune au nord du Spitzberg, sur cet Océan où l'on n'avait qu'un seul ennemi, la glace, et qui étendait peut-être ses banquises éternelles, jusqu'au pôle lui-même.

Le 14 mai 1827, Parry arrivait à la pointe orientale du Spitzberg, il faisait entrer l'*Hecla* dans une baie sûre et très abritée contre le vent, et après s'être bien assuré que rien ne pourrait compromettre, la sécurité de son navire et des camarades qu'il laissait en arrière, il se lança dans la direction du Nord.

C'était le 24 juin 1827 que le capitaine Parry et le lieutenant Ross s'embarquaient ainsi à bord des deux canots-traîneaux l'*Endeavour* et l'*Entreprise*, portant 23 matelots et sous-officiers, et 70 jours de vivres. C'est seulement le 27 août que Parry donna le signal de la retraite et le 21 août l'expédition rejoignait l'*Hecla* après une absence de soixante-et-un jours. La vaillante troupe n'avait eu à déplorer aucune espèce d'accident et la première épreuve des bateaux-traîneaux avait été décisive. Ils avaient aussi facilement débarqué sur la glace, qu'embarqué sur les flots de l'océan Polaire. Ils avaient manié avec autant de facilité l'aviron et la bretelle. Ils avaient imités les merveilles accomplies, suivant la légende, par les compagnons de Jason, que tantôt leur Argo portait, mais qui tantôt portaient leur Argo sur l'épaule.

Pendant cette longue absence les voyageurs avaient parcouru 1800 kilomètres tant à l'aller qu'au retour sur une glace à arêtes tranchantes, qui semblait semée de fines aiguilles.

Lorsque les compagnons de Parry prirent à grand regret la résolution de battre en retraite, leurs provisions n'étaient point épuisées, leurs orces étaient intactes, ils avaient pris l'habitude

de voyager dans le pays extraordinaire où ils se trouvaient. Leurs pieds s'étaient en quelque sorte habitués, au contact de ses fines aiguilles. Dans ces régions désolées ils avaient même rencontré des ressources alimentaires sur lesquelles, ils n'avaient pas le droit de compter, et qui semblait prouver que le pôle lui-même n'était pas dépourvu de toute vie animale, un ours femelle avait été tué et mangé. Mais ils s'aperçurent d'un fait, que les plus pénétrants physiciens, n'avaient point deviné, quoiqu'en réalité, il fut des plus simples, et qu'il tint aux lois générales de la nature.

La glace sur laquelle ils avaient appris à se mouvoir, se déplaçait en sens inverse avec uue vitesse croissante. La masse entière était animée d'un mouvement de dérive vers le Sud, qui les emportait malgré eux, malgré tout le mouvement qu'ils se donnaient à la surface.

Si la glace était restée stationaire, ils atteignaient le Pôle. En faisant la somme de leurs déplacements, on trouve une longueur dépassant la distance qui séparait l'*Hecla* du sommet de l'axe de rotation de la Terre.

Après avoir constaté que tous leurs efforts, étaient absorbés à rester stationnaires, que quelquefois même ils perdaient du terrain, ils revinrent donc en arrière, mais ils s'étaient approchés à 11° 15′ du terme de leur voyage. Le drapeau brodé par la fille de Lord Stanley pendant ses fiançailles avait flotté par 82e 45′.

Comme nous avons essayé de le faire comprendre, les 9 dixièmes de la hauteur des ban-

quises plongent dans la mer. Les mouvements de ces masses énormes indiquent donc non pas la direction des vents, mais celles des courants sous-marins, qui règnent dans les profondeurs de l'Océan, et qui paraissent avoir des directions assez stables, assez régulières pour que des hommes habiles et entreprenants puissent espérer en tirer parti, soit pour s'approcher du pôle, soit pour en revenir. Parry s'est immortalisé en démontrant qu'il est impossible de lutter contre cette irrésistible dérive. Quelle sera la gloire de l'homme de génie, qui trouvera moyen de s'en servir pour réaliser la plus difficile de toute les conquêtes ?

Le 28 août, Parry donnait à son pilote l'ordre de mettre le cap vers le sud. Il était minuit, et le disque du soleil venait encore plonger dans l'Océan. Toutes les glaces, qui avaient encombré les rives du Spitzberg pendant l'été avaient disparu comme par enchantement. Aucune tache blanche ne troublait le sombre azur de l'océan polaire. Le 23 septembre l'*Hecla* arrivait aux îles Orkeney, où Parry prenait passage à bord d'un navire des douanes abandonnant le commandement au lieutenant Ross. Le 25, il était à Londres et se rendait sans avoir prévenu personne de son retour à Somerset-House. Dix minutes après, la porte du bureau de l'amirauté où Parry commençait à raconter son voyage s'ouvrait. C'était le capitaine Franklin qui revenait de son côté d'une des expéditions dans l'Amérique boréale, dont il avait le monopole, et où il se croyait invincible.

Parry avait assez fait pour sa gloire. Il ne retourna plus au pôle nord mais bien différent du commun des explorateurs, qui ne savent qu'être jaloux de leurs successeurs, il mit toute son influence au service des héros, qui voulaient suivre la carrière dans laquelle il s'était illustré.

Il ne fut pas éclipsé de longtemps, lorsqu'en 1855, le *Times* eut à enregistrer sa mort, il eut le droit de dire dans son oraison funèbre : *Parry est le champion du Nord.*

Jamais noble parole ne fut plus merveilleusement justifiée.

Maintenant il nous reste à dire quel fut le champion du Sud et comment notre France vint réclamer sa part, dans la gloire que réservent les choses polaires, à tous les grands navigateurs ayant le courage et l'intelligence de s'y consacrer.

Il est bon d'ajouter que l'expédition de Parry ne suffit pas pour détruire l'illusion de la mer libre au pôle. Un émule du président de Brosses, le baron Plana démontra quelques années plus tard, à l'Académie de Turin, à l'aide d'équations différentielles, et d'intégrales elliptiques, qu'il règne un climat modéré derrière ces inépuisables banquises.

CHAPITRE X

Le premier steamer dans l'Océan artique.

A peine Parry était-il de retour de son expédition du Spitzberg, que son lieutenant Ross, proposa à l'amirauté d'effectuer le passage du Nord-Ouest en prenant par le détroit du Prince-Régent. Pour réussir dans cette entreprise, le jeune et hardi explorateur comptait sur l'emploi d'un navire à vapeur. Mais en 1827, on était loin de soupçonner la nature des services que l'hélice serait appelée à rendre. Le *Victory* était un navire à aubes. La machine marchait mal; elle était si lourde et si encombrante que le 9 juin l'équipage du *Victory* débarquait une des deux chaudières sur la côte d'Irlande, et que quelques semaines après, on laissait sur les rives glacées du détroit du Prince-Régent, toutes les parties du mécanisme dont on pouvait se débarrasser.

Malgré cet échec complet de la vapeur, et la forme peu commode du *Victory*, l'expédition fut une des plus longues et des plus intéressantes qui aient été tentées, Elle ne dura pas moins de

cinq années pendant lesquelles Ross eut le temp d'acquérir une connaissance complète de la langue et des mœurs des Esquimaux. Grâce aux renseignements que lui donnèrent les sauvages, dont il eut plus d'une fois à apprécier l'intelligence, il parvint à tracer avec une exactitude parfaitement suffisante la carte d'une portion considérable de l'archipel arctique. S'il ne découvrit pas lui-même l'archipel du Nord-Ouest, il revint du moins en Angleterre avec la conviction intime que le passage du Nord-Ouest existait bien dans la direction, ou il l'avait cherchée, et qu'avec beaucoup de persévérance, unie à un peu de bonheur, on parviendrait à résoudre complètement le problème géographique, dont l'intérêt exclusivement scientifique a survécu à des catastrophes déplorables démontrant, qu'on ne peut le résoudre au point de vue pratique.

Ces résultats faillirent coûter l'existence de l'équipage du *Victory*, car peu après la perte de son navire, Ross fut obligé de battre en retraite vers le Sud, et il aurait péri de misère et de froid si la providence n'avait attiré une baleine dans ce détroit de Barrow, où ils erraient sans espérance d'échapper au sort de tant de héros !

Depuis cette époque l'on est fixée d'une façon définitive sur l'impossibilité absolue d'employer cet itinéraire dans les circonstances les plus favorables, sans changer de navire.

Les détroits qu'il est nécessaire de suivre pour passer d'un océan dans l'autre, forment un véritable labyrinthe, encore plus compliqué que celui du détroit de Magellan. Même s'ils étaient dé-

barrassés des glaces, ils donneraient lieu à une navigation difficile. D'autre part le voisinage immédiat du Pôle du froid, les tient constamment scellés et impraticables à la navigation. Au point de vue des communications, les choses se passent comme si la place de l'archipel arctique était occupée par un prolongement boréal du continent américain car l'épaisseur des glaces et des neiges est beaucoup trop grande pour que l'on puisse faire avancer les navires dans un chenal creusé à main d'homme. La force explosive de la dynamite serait impuissante à compléter l'œuvre de la scie.

On doit enregistrer dans les hauts faits de cette période deux voyages remarquables exécutés par sir Georges Black a la recherche de Ross que l'on croyait perdu. En 1833, sir Georges devait fouiller les rives de l'Océan glacial, mais le défaut de vivres l'empêcha de pénétrer jusqu'aux bouches de la rivière du Grand-Poisson. En 1836, il voulut pénétrer par mer dans ces parages, où l'on croyait Ross retenu, mais il ne put franchir un isthme qui lui barrait la route. Il battit en retraite, heureux de se sauver lui-même et de revenir en Angleterre avec son navire détraqué par les glaces et qui, à chaque instant, menaçait de couler bas.

Ces grands efforts infructueux furent accompagnés de voyages nombreux exécutés dans l'Amérique et dans la Sibérie avec une rare intrépidité.

Dans le nouveau continent le plus illustre de ces explorateurs fut le docteur John Rae, simple

facteur de la compagnie de la baie d'Hudson, il parvint à déterminer le tracé de la côte boréale de l'Amérique, et à constater que la Boothie était bien une péninsule faisant partie du continent américain. Les Russes obtinrent dans leurs explorations polaires des résultats encore plus remarquables. En 1811, ils effectuèrent une reconnaissance complète des îles de la Nouvelle-Sibérie. En 1823, le baron Wrangel explora l'Asie boréale depuis le détroit de Behring jusqu'à cet archipel glacé. Vingt ans plus tard, ces recherches recommencèrent. M. Middendorf continua l'exploration cotière jusqu'au cap Tcheluschkin. Toutes les côtes de l'ancien continent furent ainsi à peu près décrites par des explorations faites à différentes époques.

Quoique remarquables en elles-mêmes, ces explorations attirèrent médiocrement l'attention. En effet, elles n'étaient exécutées quc par des voyageurs appartenant à un peuple dont la langue était alors peu répandue, et que beaucoup de gens ne voulaient point encore admettre dans le concert des grandes nations civilisées.

L'honneur d'avoir exécuté le périple des côtes glacées de l'ancien continent appartient à M. Nordenskiold, géologue suédois, qui employa des vapeurs d'une marche très satisfaisante, genre de navire dont ses prédécesseurs ne pouvaient faire usage, et dont l'abscence avait paralysé tous leurs efforts. Ce savant débuta, comme nous le verrons plus tard, dans la carrière arctique par un pénible et glorieux hivernage, C'est plus tard, seulement en 1875 qu'il se

préoccupa de trouver par l'est un passage entre les mers d'Europe et les mers de l'Inde. Cette idée lui fut suggérée par les succès qu'avait obtenus le capitaine Wiggues de Sunderland. En effet l'année précédente ce hardi navigateur était parvenu à établir un commerce régulier entre les ports de l'Europe boréale et les bouches du Iénissei. M. Nordenskiold se borna à répéter rapidement l'expérience du capitaine anglais à qui revient l'honneur d'avoir créé un véritable mouvement commercial. En 1876 M. Nordenskiold fit à bord de l'*Ymer* une expédition dont il considéra les résultats comme décisifs.

A la suite de cette seconde expérience il partit de Gottenbourg à bord de la *Véga*, navire frêté par M. Oscar Dickson généreux négociant de cette ville. Il était accompagné d'un officier de la marine hollandaise et d'un officier de la marine italienne.

L'expédition parvint à doubler le cap Tchelutschkin, mais elle perdit tant de temps dans cette opération qu'elle ne put gagner la mer de Behring en temps utile. La *Vega* fut saisi par les glaces, deux jours seulement avant d'arriver au but du voyage.

Cet hivernage involontaire eut lieu près d'un campement de Tchuktches, dont les Suédois étudièrent soigneusement les mœurs. Mais ce séjour forcé montra que cette route ne serait utilisable au point de vue commercial que si le gouvernement russe se décidait à creuser un canal pour couper l'isthme formidable dont la présence oblige à remonter si avant vers le nord.

Il est plus que douteux que l'on considère jamais le trafic dont cette voie est susceptible, comme valant de si grands efforts.

Le 18 juillet 1879, après avoir été emprisonnée pendant deux-cent vingt-quatre jours, la *Véga* continuait sa route vers le détroit de Behring, il y avait juste trois-cent vingt-six ans que Henry Willoughby avait péri dans la tentative dont les résultats ont été si déplorables.

Deux jours après la *Véga* arrivait au détroit de Behring. Quelques personnes prétendirent que M. Nordenskiold arrêté aux portes même de sa prison de glaces, aurait pu donner de ses nouvelles mais qu'il préféra rester dans l'isolement afin d'augmenter la notoriété dont il jouissait déjà. Pour notre part personnelle, nous n'avons jamais ajouté foi à ce racontar.

Quoiqu'il en soit c'est à partir de ce voyage que l'attention publique fut concentrée sur son nom, grâce à l'enthousiasme avec lequel il fut salué en France.

Toutes les sociétés de géographie lui décernèrent leurs grandes médailles, il fut nommé membre correspondant de l'Académie des Sciences de Paris, il fut reçu avec toute espèce d'honneur.

CHAPITRE XI

Le grand assaut du pôle austral.

Lorsque Cook retourna en Angleterre à la suite de sa seconde campagne, il avait déclaré qu'il était inutile de chercher à pénétrer plus près du pôle austral qu'il ne l'avait fait. Cependant depuis cette époque, un certain nombre d'expéditions intéressantes avaient montré que le célèbre navigateur, avait beaucoup exagéré les difficultés de ces explorations et qu'il y avait encore de la gloire a acquérir dans ces régions éloignées. En 1815, une expédition russe commandée par le capitaine Bellinghausen, avec les navires le *Vostock* et le *Mirmi* avait assez facilement dépassé le soixante-seizième parallèle pour que l'on put croire que dans certaines années favorables on pourrait s'aventurer encore plus loin de l'équateur.

Un peu plus tard, le hasard avait fourni une démonstration fort intéressante de la réalité des espérances affichées par Bellinghausen. William Smith, capitaine d'un paquebot à voiles qui faisait le service de Buenos-Ayres à Valpa-

raiso, s'était égaré au milieu des glaces australes en doublant le cap Horn, et était parvenu rapidement à des latitudes élevées.

Le récit des découvertes de Smith ayant été publié, le baleinier Weddel avait rêvé d'être le Scoresby du pôle sud.

Le résultat de sa campagne fut la découverte des îles Shetland. A la suite de son voyage MM. Enderby, grands armateurs de Glasgow, firent les frais de l'expédition du capitaine Biscœ qui, par le soixante-septième parallèle, découvrit la terre de Graham et la terre Adélaïde. Enfin le baleinier américain Morell publia dans les journaux de New-York le récit probablement exagéré d'un voyage extraordinaire. Il prétendait avoir reconnu au delà du soixante-dixième parallèle une partie du grand continent austral, se révélant dans des longitudes, où il n'avait point encore été recherché, par de précédentes explorations scientifiques.

Ces voyages intéressants en eux-mêmes ont une grande importance historique, parce que c'est à leur influence que l'on doit attribuer le réveil des questions australes, et le plus grand effort qui ait jamais été exécuté n'aurait pas eu lieu si ces hardis marins n'avaient sondé, avec de faibles ressources, les profondeurs mystérieuses du grand sud.

Dans le courant de l'année 1832 nos pêcheries de Terre-Neuve et d'Islande acquirent tant d'importance que le ministère de la marine sentit pour la première fois le besoin d'envoyer dans ces régions éloignées des croiseurs de l'Etat.

L'intention du gouvernement étant attirée sur les mers polaires, un ancien officier de la *Coquille*, M. Jules de Blosseville obtint le commandement d'une expédition polaire. Ce hardi capitaine de vaisseau, le plus jeune de toute la marine française, réclama l'honneur de faire flotter notre pavillon national dans ces dangereuses régions.

Jules de Blosseville était aussi bien connu dans le monde des sciences et des lettres que dans celui de la mer. Il mit dans ses préparatifs et dans son expédition l'ardeur dévorante qu'il mettait en toutes choses.

Le 3 juillet 1833, la *Lilloise* partait de Dunkerque, et avant la fermeture de la navigation, le ministère recevait des observations magnétiques et la carte d'une partie de la côte orientale du Groenland expédiée à la date du 5 août. Cette hâte extrême à exécuter un programme réellement scientifique promettait une abondante moisson de faits nouveaux, mais cette première communication resta, hélas ! la dernière. Depuis lors on n'entendit plus parler ni de la *Lilloise*, ni de son commandant, ni de son équipage ?

Blosseville et ses compagnons avaient-ils péri noyés parce que leur navire avait été défoncé par une banquise ? avaient-ils été cernés par les glaces, et dans une terre sans ressources attendaient-ils la délivrance ? Avaient-ils été tous anéantis par le froid et par la fièvre ? Ces terribles alternatives troublaient l'opinion publique et inquiétaient le gouvernement. On résolut de faire un grand effort pour savoir la vérité.

Trois navires la *Bordelaise* en 1834, la *Recher-*

che en 1835 et l'*Aventure* en 1836 furent successivement envoyées sur les traces de la *Lilloise* sans pouvoir recueillir ni une épave, ni un seul renseignement. De ces trois expéditions il ne resta que des observations intéressantes faites par Lottin, lieutenant de vaisseau, qui comme Jules de Blosseville avait fait partie de l'expédition de la *Coquille*.

Cette catastrophe produisit nécessairement un temps d'arrêt dans les expéditions françaises; notre marine renonça trop facilement peut-être à rivaliser avec les Anglais, et se résigna à leur laisser le monopole glorieux des tentatives pour la conquête du pôle nord. Mais par compensation, un homme actif qui devait commander la *Coquille*, songea à effacer les travaux des Anglais, en se distinguant dans une autre région glacée, que celle où Jules de Blosseville avait trouvé une mort si malheureuse. Dumont d'Urville, qui avait rendu un service signalée au gouvernement de Juillet, en prenant part à l'insurrection et en conduisant Charles X de Cherbourg à Porstmouth demanda sa récompense. Il voulait qu'on lui confiât la conquête du pôle sud, genre de victoire à laquelle il semblait préparé par les expéditions auxquelles il avait déjà pris part dans l'hémisphère austral.

Fort de l'appui du roi Louis-Philippe qui avait pris son expédition sous son patronage, Dumont d'Urville obtint que le ministère présentât un projet de loi.

Malgré l'opposition d'Arago qui insista avec une persistance singulière, sur les dangers de

l'exploration, et qui enrôla sous sa bannière, l'Académie des Sciences de Paris, dont il était l'âme, les Chambres votèrent les crédits demandés et Dumont d'Urville mit à la voile de Toulon le 7 septembre 1837. Quand les nations maritimes, rivales de la France, virent que nous allions au pôle sud, elles voulurent nous imiter. Le départ de Dumont d'Urville fut le signal d'une véritable croisade scientifique, qui ne se termina que le 2 septembre 1842, lorsque l'*Erèbe* et la *Terreur* revinrent triomphalement dans le port de Chatam. Notre illustre compatriote eut donc au moins un mérite analogue à celui de Pierre l'Hermite. C'est ce qu'on a osé méconnaître a une époque toute récente.

Les américains furent les premiers à s'y joindre après avoir hésité longtemps ; ils mirent sous les ordres du lieutenant Wilkes *le Vincennes* et le *Peacok*, appuyés par quatre navires servant de réserves et de transports, le *Relief*, la *Porpoise*, la *Sea Gull* et le *Flying Fish*. On voït que l'oncle Sam n'avait point marchandé les dollars. On avait fait grand et les résultats furent petits, ce n'est pas la faute de la trésorerie américaine. L'Angleterre n'hésita plus longtemps, et entra en ligne la dernière.

L'Amirauté n'aurait point accordé son concours, si sa résistance n'avait été vaincue par le lieutenant-colonel Sabine, qui s'était illustré dans sa jeunesse par les observations du pendule faites sur les côtes du Groenland, et qui pendant tout le cours d'une longue vie, resta le champion inébranlable des explorations polaires,

Les nobles efforts de cet illustre physicien furent énergiquement soutenus par l'Association Britannique, qui créée huit années auparavant, avait toute l'ardeur de la jeunesse. Le premier ministre d'Angleterre, lord Melbourne, esprit libéral dévoué au progrès et à la science, se prononça dans le même sens.

Non seulement les lords de la Trésorerie donnèrent les fonds nécessaires, mais on mit à la tête de l'expédition, le capitaine James Clark Ross, qui, formé par son oncle, venait d'ê're le second de Parry dans la plus audacieuse des explorations polaires, et qui avant d'avoir atteint l'âge de quarante ans, était un vétéran des plages glacées du Nord. Il venait tâcher d'effacer Dumont d'Urville, ayant déjà à son service une expérience que notre compatriote allait acquérir, et qu'il eut sans doute utilisée dans une autre expédition, sans une catastrophe qui fut bien funeste à la gloire de la France.

Le 18 janvier 1838, l'*Astrolabe* et la *Zelé* que commandait Dumont d'Urville arrivaient en contact avec les glaces qui occupaient le 62° latitude, et dès le lendemain la route était barrée par la banquise à laquelle ces premiers glaçons servaient d'avant-garde.

La croisière dura sans interruption jusqu'au 7 mars. Dumont d'Urville alla passer l'hiver en Tasmanie et mit de nouveau à la voile vers le sud le 16 janvier 1839. Dès le 19, il arrivait sous le cercle polaire antarctique. A son retour il rencontra un brick américain de l'expédition Wilkes, qui prit la chasse devant lui, au lieu de lui demander

communication des renseignements qu'il avait recueillis.

Cette manœuvre est le point de départ de dénigrements systématiques dont l'expédition de Dumont d'Urville a été l'objet, des critiques qu'on lui a prodiguées, du dédain avec lequel on a affecté de considérer les résultats acquis au prix de périls très réels auxquels on avait échappé grâce à de très habiles manœuvres. On dirait qu'on n'a pas encore pu pardonner à notre patrie d'avoir réclamé une place dans les explorations australes. On s'est indigné que Dumont d'Urville, fidèle à la tradition des explorateurs, ait pris possession de stériles rochers, dans les régions où l'orgueil britannique se flatte d'avoir annexé des continents entiers.

Le compte rendu de Dumont d'Urville renferme un grand nombre de faits curieux. S'il n'a pas été rédigé d'une façon plus complète c'est que Dumont d'Urville, qui s'occupait avec passion de cette publication, qui s'y absorbait tout entier, n'a pas eu la satisfaction de la compléter. En effet, il périt très peu de temps après son retour à Paris dans le terrible accident de la rive gauche. L'illustre navigateur qui avait échappé tant de fois à la mort dans les régions glacées de l'Extrême sud, n'échappa pas aux dangers d'un voyage entrepris pour assister aux grandes eaux de Versailles.

Quoique commencée avec des ressources beaucoup plus considérables, l'expédition du lieutenant Wilkes ne donna que des résultats bien inférieurs à ceux de Dumont d'Urville.

Le temps passé par l'expédition dans les hautes latitudes australes ne dépasse pas deux mois et quelques jours, de la fin de décembre 1839 au commencement de mars 1840. Aussi le récit de la partie iutéressante du voyage ne dépasse-t-il pas 100 pages, maigre contingent sur une publication composée de cinq gros volumes in-quarto.

La hâte excessive avec laquelle les américains firent leur expédition polaire, se fit sentir jusque dans la prise de possession à laquelle ils procédèrent pour se conformer à la tradition de tous les explorateurs. On a pu dire que, sans doute ils se sont emparés d'un glaçon flottant qui était échoué sur quelque haut fond, et que les rayons du soleil austral n'ont point tardé à faire entièrement disparaître.

L'expédition du capitaine Ross fut signalée par un incident étrange. Le 26 avril 1840 elle arriva au large de l'île des Porcs. Le capitaine ordonna de mettre à terre des provisions destinées aux marins, que leur mauvaise fortune attirerait sur des rochers absolument stériles. Cette pensée de prévoyante humanité lui permit de sauver des naufragés, nouveaux Robinsons, qui vivaient depuis trois ans isolés dans cette solitude, se nonrrissant presque exclusivement d'œufs d'albatros.

Ross découvrit sur l'île Désolation le Tussack, c'est-à-dire la plus merveilleuse graminée dont la providence ait fait présent à notre globe. Cependant ce végétal géant, digne de figurer dans le Paradis des ruminants, n'avait avant l'arrivée des Européens, d'autre emploi apparent,

que de servir à la nourriture d'un imperceptible parasite.

Toujours soigneux des intérêts politiques et commerciaux de sa patrie, il écrivit à sir John Franklin, gouverneur de Tasmanie, pour conseiller l'occupation de l'île Campbell, excellente station navale, qui, malgré la rudesse de son climat, pouvait contribuer à rendre l'Angleterre maîtresse de ces hautes latitudes australes.

Sa découverte la plus merveilleuse fut celle d'une falaise perpendiculaire de glaces plus élevée que la première plate-forme de la tour Eiffel, s'étendant dans le voisinage d'un prodigieux volcan en éruption. Saluait-il par hasard l'arrivée des Européens par des salves géantes. ? L'activité dont il donnait tant de preuves était-elle au contraire son régime normal, c'est ce qu'il est impossible de dire avec certitude, et l'on est réduit à des conjectures ; car depuis lors aucune expédition n'a pénétré jusqu'au quatre-vingt-sixième parallèle pour savoir si ce rival de l'Etna, avait éteint ses feux. Aucun navire n'a cherché s'il n'y avait pas dans des années exceptionnellement chaudes des latitudes plus favorables pour pénétrer plus avant, si la falaise glacée elle-même ne se laissait pas quelquefois démembrer, si l'action du soleil n'avait point été aidée par hasard par celle des feux souterrains.

Accomplie sous les ordres d'un capitaine habitué à se mesurer avec les glaces, l'expédition de James Ross fut plus fertile en résultats scientifiques que celle de Dumont d'Urville Mais avant de retourner en Angleterre le hard

navigateur fut obligé de reconnaître l'excellence des déterminations que notre compatriote avait rapportées.

On peut dire que ce grand marin accomplit à peu près tout ce qui serait possible si la vapeur ne venait pas fournir aux explorateurs du pôle sud, un moyen infaillible de faire beaucoup mieux, avec moins de peine, moins de risques et moins de temps.

CHAPITRE XII

L'épopée de l'amiral Franklin

Sir John Franklin était gouverneur de la Tamanie pendant l'époque des grandes expéditions polaires australes. Il avait eu à différentes reprises l'occasion de rendre d'éminents services aux marins des trois nations rivales. Cette circonstance avait probablement réveillé dans le cœur de ce champion du pôle nord l'idée de renouveler à un âge plus avancé les grandes explorations de sa jeunesse. En 1845 il sollicita de l'amirauté britannique le commandement d'une expédition du pôle boréal, composée de l'*Erèbe* et de la *Terreur*, c'est-à-dire des deux bâtiments que Ross venait de diriger avec tant de talent et de bonheur sous le cercle antarctique.

Des instructions rédigées en partie sous l'ins-inspiration du docteur Richarson, lui enjoignaient d'entrer dans le détroit de Lancastre et de tâcher d'atteindre l'embouchure de la rivière du Grand-Poisson, dans le but de parvenir à la mer de Baffin en suivant les côtes de l'Amérique boréale.

Le 19 mai 1845, l'*Erèbe* et la *Terreur*, accompagnées d'un transport qui devait les suivre jusqu'à Disco quittèrent le port de Greenwich. L'expérience du *Victory* recommençait dans des conditions meilleures. En effet on donnait cette fois aux navires que l'on envoyait au milieu des glaces une machine à vapeur actionnant une hélice propulsive placée à l'arrière et on les débarrassait de leurs lourds tambours, indispensable inconvénient des roues à aubes.

Les équipages se composaient de 134 hommes, tous volontaires et choisis avec soin dans l'élite de la marine anglaise.

L'*Erèbe* et la *Terreur* entrèrent dans la baie de Baffin et furent aperçues par un baleinier le 26 juillet par 74° de latitude nord et 67° de longitude ouest. Pendant plus de dix ans on n'en eut plus de nouvelles ; c'est seulement en 1859 que l'on apprit ce que nous allons rapporter.

L'hivernage de 1845-1846 eut lieu à Beechez-Island, petite île voisine du North Devon, à l'embouchure du détroit de Lancastre.

Après avoir fait explorer vers le nord-ouest le détroit de Wellington, qu'il trouva impraticable, Franklin essaya de gagner la côte d'Amérique et il était parvenu à guider ses bâtiments vers le sud en suivant la côte septentrionale de la Boothie dans le détroit qui porte son nom, mais l'accumulation des glaces entassées dans le voisinage de l'île du Roi-Guillaume était si formidable qu'il ne put la dépasser.

Le 12 septembre 1846 la *Terreur* et l'*Erèbe* furent arrêtés par les glaces et le 27 avril 1848,

c'est-à-dire vingt mois et dix jours plus tard, désespérant de dégager les bâtiments où ils avaient hiverné pendant deux années consécutives, les marins anglais les avaient abandonnés. L'amiral était mort le 11 juin 1847, et lorsque ce parti désespéré fut pris, l'expédition était réduite à 105 hommes. Pendant ces trois hivernages successifs elle avait perdu 15 hommes et 9 officiers.

Le commandement des survivants fut confié au capitaine Crozier, qui avait l'intention d'atteindre l'embouchure de la rivière du grand Poisson, et de regagner les forts de l'Amérique boréale.

Mais les hommes avaient trop présumé de leurs forces. Il leur fut impossible de traîner les deux barques sur lesquelles ils comptaient pour traverser le dernier bras de mer qui les séparait du continent américain.

L'expédition boréale qui avait été organisée avec le plus de soin, fut celle qui eut l'issue la plus terrible, la plus épouvantable, la plus désespérée. Jamais on ne revit aucun de ceux qui la composaient. A peine si l'on recueillit çà et là quelques squelettes, épars sur la neige, et montrant par où elle avait passé.

Avait-elle simplement semé derrière elle chacun de ceux qui la composaient jusqu'à ce que le dernier succombât comme les autres au froid et à la faim. Les sauvages farouches, qui habitent les environs du pôle magnétique de la terre, avaient-ils profité de l'épuisement de ses membres pour s'emparer des richesses qu'ils possédaient, peut-être même pour les réduire en captivité? Ce sont des questions dont la solution

passionna l'Europe et l'Amérique pendant plus de vingt ans, et auxquelles on cherchait encore une réponse alors qu'il était bien certain qu'aucun des marins de l'*Erèbe* et de la *Terreur* n'avait échappé.

Ce qu'il y a de certain c'est qu'ils n'ont pas succombé sans avoir découvert et partiellement pratiqué le fameux passage du Nord-Ouest. Si des obstacles dont la nature n'a pas été établie d'une façon tout à fait positive n'avaient entravé sa marche, ils seraient parvenus en Amérique et les survivants auraient eu le droit de toucher la prime que le Parlement avait proposée; c'est donc à bon droit, à juste titre, que le gouvernement Britannique donna à Franklin le titre de découvreur du passage du Nord-Ouest, dans l'inscription du cénotaphe élevé à sa gloire au milieu du chœur de l'abbaye de Westminster.

Ces événements tragiques ne prouvent pas, comme on l'a écrit, que la conquête du pôle Nord soit une chimère, mais que ceux qui la tentent ne doivent pas, comme des enfants perdus de la civilisation, être tout à fait abandonnés à leurs propres ressources, et que chaque année on doit envoyer des expéditions dans des points convenus d'avance dans le seul but de rapporter de leurs nouvelles. Franklin se croyait si sûr du succès, qu'il n'avait pas prévu, qu'on put jamais avoir besoin de retrouver ses traces. Toutes les précautions avaient été prises excepté pour l'éventualité d'une défaite. On n'était convenu d'aucun point de rendez-vous, ou l'on pourrait trouver des nouvelles

enfouies sous un tas de pierre nommé cairn. Ce procédé usité dans toutes les expéditions arctiques, et que les Esquimaux eux-mêmes pratiquent, fut presque entièrement négligé. Aussi la première expédition de recherches campa à côté des lieux, où ceux qu'elle venait sauver avaient passé l'hiver, sans qne l'on pût s'en douter. Si la bonne fortune avait permis de découvrir sous les neiges les restes des cabanes anglaises, on n'y aurait trouvé que quelques menus objets dédaignés par les explorateurs, mais rien qui put guider les recherches ultérieures !

Cette terrible leçon n'était, il faut bien le dire, qu'un juste châtiment de trop d'orgueil civilisé, de confiance en soi-même. Elle n'a pas été toujours suffisamment comprise par ceux qui, malgré l'exemple de Franklin, ont voulu conquérir le pôle. Nous en aurons de sinistres preuves.

Comme cette expédition importante devait être de longue durée, c'est seulement en 1848 que l'on s'alarma en Angleterre de ne point avoir de nouvelles. Au printemps de cette année on chargea le capitaine Ross de sonder le détroit de Lancastre avec deux navires l'*Entreprise* et l'*Investigateur*. L'hivernage eut lieu dans le North-Devon, non loin de l'île Beechey ; cependant ni Ross, ni son lieutenant Mac Clure ne purent découvrir aucune piste.

Au retour de cette expédition l'alarme fut universelle et la femme de l'amiral Franklin n'eut pas de peine à obtenir l'armement d'une expédi-

tion comme les mers polaires n'en verront probablement jamais.

L'*Entreprise* et l'*Investigateur* commandés par le capitaine Mac Clure furent chargés de découvrir les traces de Franklin dans le détroit de Behring et deux expéditions différentes pénétrèrent ensemble dans le détroit de Barrow, l'une était composée du *Resolute* et de l'*Intrépide* et l'autre de la *Lady Franklin* et de la *Sophie*.

Cette fois l'on avait mis à la disposition des marins chargés de retrouver Franklin des ressources infiniment plus grandes. Les capitaines Austin et Penny organisèrent une battue systématique pendant l'hiver. Le capitaine Ommaney et Gérard Osborne les secondèrent avec héroïsme. Les traîneaux parcoururent les glaces le long de toutes les côtes. On ne laissa pas un trou, sans le fouiller, une roche sans en faire le tour. Jamais géographie d'un territoire difficile ne fut tracée avec une si noble passion. Le capitaine Mac Clintock donnait l'exemple. On constata qu'en 81 jours il avait parcouru plus de mille kilomètres. Tant de zèle fut récompensé. On découvrit le campement de Franklin. Mais, dans son orgueil insensé, l'amiral n'avait rien laissé qui pût donner une heureuse inspiration aux braves qui exposaient leur vie pour sauver celle de ses compagnons.

Le capitaine Austin revint en Angleterre persuadé que Franklin n'avait point été au-delà du cap Beechey, que les navires et les hommes avaient disparu dans une catastrophe soudaine, inexplicable. Le couvercle glacé de la mer

s'était, suivant ce brave officier, refermé sur l'*Erèbe* et la *Terreur*.

On avait fait des découvertes géographiques nombreuses, importantes, dont on aurait été fier en d'autres temps, on avait perfectionné l'art de la construction des traîneaux auxquels les officiers s'attelaient aussi bien que les hommes, mais le retour dans la patrie fut triste, lugubre. Le but principal de l'expédition était manqué. On ne rapportait que des détails incomplets sur le premier hivernage, et cette stérile satisfaction était elle-même diminuée, car on était forcé de blâmer l'héroïque Franklin de son imprévoyance.

Pendant que ces navires hivernaient dans divers points de l'archipel arctique, la veuve du malheureux Franklin ne cessait pas un seul instant de continuer sa propagande en faveur de nouvelles explorations. Le zèle de cette femme, héroïque autant qu'infortunée, se communiqua à tous les amis des sciences et de l'humanité a quelque nation qu'ils appartinssent. Si quelque nouvel Homère chante un jour l'odyssée du voyageur du pôle Nord, il pourra, comme celui de la Grèce, faire admirer la constance d'une Pénélope. Il faudrait un volume entier pour retracer les aventures de tous les navigateurs qui s'élancèrent alors dans les mers polaires. Nous nous contenterons de dire deux mots d'une des plus modestes tentatives, qui aux yeux des patriotes français, possède un intérêt immense.

En 1851 partit d'Angleterre une nouvelle expédition supplémentaire, composée d'un seul bâ-

timent, le *Prince-Albert*, commandé par le capitaine Kennedy, et chargé d'explorer l'île Somerset qu'on avait laissée en dehors du programme des précédentes investigations.

Le lieutenant Bellot, de la marine française, avait reçu l'autorisation de s'embarquer à bord du *Prince-Albert* en qualité de second du capitaine Kennedy, noble récompense de la sympathie que nos compatriotes éprouvaient pour le sort d'un intrépide marin.

Malheureusement, notre vaillant compatriote glissa sur un glaçon, fut précipité à la mer et se noya. En mémoire de son dévouement à la cause de l'humanité, on éleva à sa mémoire un obélisque, qui se dresse sur le quai de la Tamise près l'hôpital de Greenwich.

Il semblait que l'alliance anglo-française contractée sous les murs de Sébastopol fût cimentée par la mort de ce vaillant officier. Grâce à lui, notre patrie possède une place dans les annales de la conquête du pôle nord. Notre marine a payé son contingent, le nom d'un de ses enfants figure dans la liste des martyrs, qui ont sacrifié leur vie à une grande et noble pensée. Mais son trépas nuisit autant que la mort tragique de Jules de Blosseville et de Dumont d'Urville à la cause des explorations françaises. Nous verrons que ces circonstances lugubres ne sont pas les seules dont nous ayons à déplorer l'influence désastreuse, dans la question qui nous occupe.

Les efforts des Anglais pour venir en aide à l'expédition de Franklin ne pouvaient avoir une issue heureuse. Nul secours ne pouvait arriver

en temps utile à cette troupe infortunée. Mais on doit dire sans diminuer la gloire dont la plus part de ces vaillants officiers se couvrirent, qu'il- auraient connu beaucoup plus rapidement et plus complètement les détails de ce long drame, si le commandement avait été placé dans des mains plus solides. En 1852, l'amirauté résolut de tenter un grand effort en envoyant une expédition considérable par le détroit de Lancastre. Le commandement fut confié à l'amiral Belcher officier célèbre par une multitude d'explorations scientifiques, de négociations diplomatiques et qui dans sa jeunesse avait servi sous l'amiral Beechey, dans son expédition du détroit de Behring. Cette fois, afin d'être à l'abri de tous les caprices de la mer on immobilisa un navire dans le détroit de Lancastre afin de servir de magasin et au besoin de refuge.

Mais l'amiral chargé de cette mission importante fut loin de se montrer à la hauteur de sa réputation et de la mission qu'on lui avait confiée. Voyant que les quatre navires de son escadre étaient engagés dans les glaces, il prit passage à bord d'un navire de commerce et revint en Angleterre comme simple passager.

Pendant l'absence de cet officier général, se passa un drame, qui est resté à juste titre célèbre, et dans lequel figuraient les braves marins qu'il avait laissés hivernant dans les glaces, pendant qu'il allait se reposer des fatigues de sa campagne d'été.

Comme nous l'avons raconté plus haut, l'amirauté ne s'était point contentée d'envoyer Ross

dans le détroit de Lancastre, on avait dirigé une expédition de deux navires dès 1850 dans la mer de Behring. L'*Entreprise* revint en Angleterre dans le cours de 1854 après une belle campagne, mais l'*Investigateur* ne reparut pas. Il resta bloqué par les glaces sur la côte septentrionale de l'île de Banks.

Mac Clure, qui commandait ce vaillant navire, avait débuté d'une façon heureuse. Dès la première campagne, il fut assez habile pour conduire l'*Investigateur* jusqu'à l'île de la Princesse-Royale, à 40 kilomètres seulement de l'embouchure occidentale du détroit de Barrow, c'est-à-dire dans une des parties les mieux connues de l'archipel arctique.

Au mois d'octobre de cette année, il grimpa sur une montagne, du haut de laquelle ses regards plongèrent sur le détroit où les vaisseaux de Parry avaient navigué librement trente années auparavant. Mais depuis lors il s'y était formé des glaces d'une épaisseur formidable, et que les rayons du soleil, ne pouvaient plus dédésormais parvenir à fondre.

Renonçant à utiliser cette route, Mac Clure songea à revenir en arrière. mais la mer était si mauvaise, que le hardi marin fut obligé de songer à la sécurité de son navire. C'est alors qu'il le conduisit dans la baie rocheuse, d'où il n'a jamais pu sortir. L'*Investigateur* était condamné à une captivité éternelle, mais il avait échappé à la pression de deux immenses banquises le serrant l'une à tribord, et l'autre à babord, et terminées par des falaises verticales, coupées a

'ngle droit, s'élevant jusqu'à la hauteur de ses vergues.

L'hiver suivant, Mac-Clure explorait l'île Melville ; sur la rive nord, dans un endroit bien visible, il construisait un *cairn*, dans lequel il laissait le journal de sa campagne.

La fortune lui sourit dans son malheur. Les bœufs musqués abondèrent. Mac Clure put augmenter ses provisions de viande fraîche. Grâce à ce renfort inattendu, il résolut de tenter un troisième hivernage, qui se passa sans trop de difficultés.

Cependant lorsqu'il vit arriver le quatrième printemps, il se décida à rejoindre à tout prix l'Angleterre ; il était en train d'armer ses canots pour revenir dans sa patrie lorsqu'il reçut un message inattendu, comme s'il tombait du ciel.

Les officiers de l'amiral Belcher, laissés en arrière pour hiverner, sans leur chef, n'étaient point restés inactifs. Ils avaient parcouru avec des traîneaux toutes les régions voisines de leurs campements. Un deux en explorant l'île Melville découvrit le journal de Mac Clure.

Bien différent de l'infortuné Franklin, Mac Clure avait dressé la carte de l'endroit ou l'*Investigateur* était resté bloqué. Le lieutenant Pym n'eut aucune peine à le retrouver.

Au lieu de revenir en Angleterre par une voie périlleuse, hasardeuse, incertaine, Mac Clure rejoignit ses compatriotes du *Resolute* et de l'*Intrépide*.

Désormais le passage était accompli
pas seulement une découverte thé

effet ce n'était pas un isthme que Mac Cluré avait traversé; mais une banquise qu'un soleil plus chaud, aurait rendue liquide, lui avait servi de pont pour passer ainsi d'un Océan dans l'autre. Ces glaces sont elles éternelles? Peuvent-elles céder à un caprice de la nature, qui a soudé celles du détroit de Barrow lui-même? C'est un point de physique du globe, sur lequel les météorologistes peuvent soutenir à leur aise, le pour et le contre.

Mais l'esprit pusillanime dont sir Edouard avait fait preuve en abandonnant une première fois ses subordonnés, s'était communiqué à l'amirauté. Il revenait porteur de pleins pouvoirs dont il profita pour déclarer que tous les navires engagés dans les glaces seraient abandonnés. Malgré les supplications des capitaines, lui faisant remarquer que les coques étaient intactes, les approvisionnements abondants, les équipages pleins d'ardeur, il ordonna de déserter quatre magnifiques bâtiments, l'*Assistance* et le *Pionner* dans le détroit de Wellington; le *Resolute* et l'*Intrépide* au large de l'île Melville. Le *North-Star*, le *Phœnix* et le *Talbot* furent chargés de cette triste évacuation, concédée aux terreurs paniques des trembleurs qui se chauffaient tranquillement à Londres.

C'est à bord de ces bâtiments que les explorateurs regagnèrent, malgré eux, l'Angleterre, laissant à d'autres nations le soin de continuer les recherches nécessitées par le soin de la gloire de marins morts sous le pavillon royal d'Angleterre.

Les braves marins qui avaient supporté avec tant de courage de si longues souffrances furent reçus avec enthousiasme. Le Parlement britannique décerna à l'équipage de l'*Investigateur* les 250,000 francs promis à ceux qui iraient de l'Atlantique dans le Pacifique par le Nord-Ouest. Mais on ne vota plus d'autres crédits pour de nouvelles recherches relatives à Franklin, L'amirauté ne s'occupa plus de l'illustre explorateur.

Le gouvernement britannique cherchait, comme on le dit, à retirer son épingle du jeu, tout en y laissant les bâtiments. Mais la nature se chargea de protester contre une semblable pusillanimité dont sir Edouard se faisait gloire. En effet il publia le récit de ses campagnes sous le titre trop significatif de *La dernière campagne arctique*.

La singulière audace de l'auteur en imposa à ses juges eux-mêmes. Belcher ayant perdu une escadre dont le commandement lui avait été confié, fut mis en jugement, mais il fut acquitté, après avoir lu à ses juges les pages les plus effrontément justificatives que contenait son volume. Mais à peine le conseil de guerre maritime avait-il rendu cet étrange verdict que l'on apprit une nouvelle singulière. Le *Resolute* qui avait été abandonné dans le détroit de Wellington, s'était dégagé tout seul et les courants naturels l'avaient conduit dans le détroit de Davis. Un baleinier amarina l'épave qui avait dérivé pendant 1,600 kilomètres. On en fit hommage au gouvernement britannique, présent ironique que l'amirauté ne voulut pas s'exposer à recevoir

une nouvelle fois. C'est ainsi que l'on s'explique la résistance que cette haute administration maritime a toujours mise à de nouvelles expéditions, et qui s'est traduite par des hésitations et des refus singuliers de la part de la première nation maritime du monde. Nous aurons encore à enregistrer quelques tentatives officielles en Angleterre, mais les explorations polaires ont cessé d'y être des entreprises nationales. C'est un peuple vaillant descendant des anciens rois de la mer, qui a entrepris la noble tâche de faire flotter son glorieux pavillon au sommet de l'axe du monde! Espérons que l'*audaces fortuna juvat* du poète recevra dans le noble triomphe des Norwégiens, une application éclatante!

CHAPITRE XIII

L'expédition du « Fox »

Si les grandes expéditions maritimes avaient presque complètement échoué, il n'en était pas de même des recherches faites par la voie de terre. L'infatigable John Rae avait recueilli des renseignements et des reliques au cours d'une expédition exécutée en 1854, sur les bords de la baie d'Hudson. Il avait rencontré des Indiens, qui lui avaient raconté qu'en 1850, une troupe de quarante hommes blancs avaient été aperçus le long de la côte septentrionale de la terre du Roi-Guillaume. Ils traînaient derrière eux un canot avec lequel ils étaient parvenus à gagner le continent. Mais, ils étaient épuisés de fatigue, la saison était tellement rigoureuse que les blancs avaient succombé les uns après les autres, dans la partie du continent américain, située au nord de l'embouchure de la rivière du Grand-Poisson.

Comme preuve de véracité, les indigène direnty un certain nombre d'objets qui a évidemment appartenu à des marins de et de la *Terreur*.

Le récit de John Rae fut confirmé par des agents de la Compagnie de la baie d'Hudson, qui se firent remettre d'autres objets analogues et John Rae reçut la récompense de 250,000 francs que le gouvernement britannique avait promise à celui qui indiquerait le sort de l'amiral et de ses compagnons.

Quoique la question fût résolue officiellement, elle n'en passionnait pas moins beaucoup d'esprits distingués et Lady Franklin entretenait courageusement cette noble curiosité.

En 1857, un modeste brick mettait à la voile et quittait le port d'Aberdeen ; c'était le *Fox*, commandé par le capitaine Mac Clintock, qui recommençait sa croisade arctique avec une nouvelle ardeur.

Les débuts de l'expédition du *Fox* furent terribles. C'est seulement en 1859, que les recherches en traîneau purent commencer dans la direction indiquée par les découvertes précédentes. Mais Mac Clintock ne pouvait manquer de réussir, car il avait dans son état-major, le lieutenant Allen Young et le jeune Georges Nares, le futur capitaine de la *Pandore* et le futur commandant de l'*Alert* et de la *Discovery*.

Ses découvertes commencèrent par l'achat de plusieurs reliques des naufrages, que les indigènes cachaient avec soin dans le coin le plus écarté de leurs cabanes. En effet, ils n'étaient pas sans inquiétudes.

Les recherches des Anglais les troublaient visiblement ; n'étaient-ils pas coupables d'un manque d'humanité, plus cruel peut-être que des

actes de violence? Ne pouvait-on pas les soupçonner d'avoir attendu traîtreusement que le froid et la faim leur livrassent les trésors dont ils s'étaient emparés dès que les Anglais avaient rendu le dernier soupir.

Bientôt après avoir acquis quelques reliques importantes, on trouva un squelette que la neige recouvrait imparfaitement. On voyait passer le sommet du crâne.

Cette lugubre rencontre était la sinistre préface qui convenait admirablement à l'ouverture du monument grossier de pierres, où se trouvaient les seuls documents écrits qu'on put jamais posséder sur cette catastrophe.

Ce journal, dont nous avons déjà indiqué la lugubre substance, comprenait l'histoire assez détaillée des commencements de la campagne. L'auteur avait écrit d'une main tranquille la pièce primitive. C'était uniquement par quelques mots tracés en marge, ajoutés deux ans plus tard, par une main fébrile, que la lumière s'était faite sur la fin de la grande tragédie.

Près du cairn, on trouva un bateau-traîneau dans lequel deux squelettes étaient enfouis sous un monceau de vêtements. Les os étaient à moitié brisés et rongés comme si un fauve était venu se reparaître de la chair des deux affamés.

Ces squelettes furent recueillis soigneusement ainsi que tous les papiers qui pouvaient indiquer leur individualité, et rapportés en Angleterre où ils furent ensevelis par les soins d[illegible] famille.

Il ne restait donc plus qu'à rejoindre les

retrouvées sur la terre du Roi-Guillaume, avec celles qu'on avait rencontrées à l'embouchure de la rivière du Grand-Poisson, et l'on pouvait écrire enfin l'histoire complète de cette expédition malheureuse dont on a fini par posséder tous les détails. Noble exemple qui montre que le pôle ne peut garder ses secrets, quand on cherche à les arracher avee persévérance.

Aux anglais fatigués par tant d'entreprises infructueuses, succédèrent les américains, comprenant qu'ils ne devaient pas laisser à l'Europe le soin d'explorer les parties glacées du continent, dont la préoccupation la plus grande paraît être d'échapper à l'influence européenne.

Pourquoi, l'orgueil naissant d'une nation qui sent sa force, n'inspire-t-il pas toujours des résolutions héroïques, ou l'ardeur d'effacer le vieux monde par des œuvres grandioses? Comment se fait-il que des bills Mac-Kinley sortent quelquefois de cette émulation sublime?

CHAPITRE XIV

Les premières expéditions américaines.

Dès 1850, M. Grinnel de New-York équipait deux vaisseaux l'*Advance* et la *Recherche* commandés par les lieutenants de Haven et Griffith de la marine nationale, et ayant le docteur Kane comme chirurgien et naturaliste. Cette expédition regagna New-York sans avoir fait de perte et elle avait été assez heureuse pour vérifier les découvertes faites par les Anglais des reliques de l'hivernage à l'île Beechey.

Séduit par les aventures arctiques, le docteur Kane retourna en 1883 au pôle Nord dans un petit brick de 120 tonnes pour explorer une nouvelle voie polaire celle du détroit de Smith qui s'ouvre dans le fond de la mer de Baffin et dans lequel aucun navigateur n'avait osé s'engager. Cette fois, il établit son hivernage dans le havre de Van Renselaer.

Il découvrit le glacier de Humboldt qui présente à la mer un front immense de 60 kilomètres et du haut duquel se décrochent les plus volumineux glaçons. Plus heureux que son chef, Morton

le second du docteur, parvint à traverser le pied de ce glacier formidable, avec un équipage de chiens et arriva jusqu'au cap Constitution, gelé, exténué de fatigue, mourant de faim et incapable de faire un pas en avant.

Sur le sommet glacé de ce cap, il arbora le drapeau américain que John Wilkes avait développé en face du pôle sud. Puis il revint, racontant que du haut de l'observatoire naturel, où il était parvenu à se traîner, il avait aperçu dans le lointain, le délicieux oasis arctique dont le baron Plana avait démontré l'existence, et que célébraient toutes les traditions du Nord. Cette histoire extraordinaire fut colportée par Kane à son retour en Amérique qui eut lieu dans des circonstances dramatiques. En effet, il parvint péniblement à regagner l'établissement d'Uperniavik, le plus boréal des villages construits le long du détroit de Smith, avec quelques chaloupes armées à la suite de l'abandon de l'*Advance*.

Les contes ridicules de Kane eurent un succès prodigieux. Ils inspirèrent Georges Sand. Dans un de ses romans les plus populaires, cette grande artiste raconta les aventures de voyageurs qui comme Morton, ne s'étaient pas bornés au rôle de Moïse, et avaient eu le bonheur de pénétrer dans cette terre promise. En 1860, le docteur Hayes quitta New-York dans le but de vérifier les découvertes de son compatriote et hiverna longtemps au port Foulques sur la rive droite du détroit, sans pouvoir franchir le cap Constitution. Le docteur Hayes donna sur le pays une multitude de renseignements du plus

haut intérêt, qui semblent devoir donner confiance dans sa lucidité, et même dans sa véracité. Cependant son témoignage vint confirmer les prétendues découvertes de son prédécesseur. Il en résulte que l'on est réduit à se demander s'il partagea ses illusions, après avoir été le jouet des mêmes mirages ou bien s'il abusa des propos de celui-ci, de la crédulité publique toujours prête à accueillir avec enthousiasme le récit de circonstances extraordinaires !

Le bruit fait par quelques publicistes bien plus enthousiastes que raisonnables, ne put entraîner l'Amirauté britannique décidée à résister à toutes les propositions ; heureusement un Américain, qui s'était distingué dans les recherches polaires, devait continuer les recherches de ses concitoyens, et s'élancer dans la route du détroit de Smith avec une admirable vaillance.

Mais pour comprendre les travaux du capitaine Hall, il est indispensable de revenir en arrière, de raconter ses premiers exploits arctiques, qui témoignaient d'un courage, d'une fermeté d'âme, et d'une résolution au dessus de tout éloge.

Le danger possède un si puissant attrait pour ces nobles intelligences, qu'il n'y a pas de catastrophe polaire, qui n'ait suscité de nouvelles tentatives. Ne faut-il pas nous enorgueillir de la facilité avec laquelle les questions de science, suscitent des dévouements inépuisables et produisent des martyrs, dont les générations futures doivent précieusement consacrer les noms pour

les placer à côté de ceux dont la religion célèbre périodiqnement la mémoire.

Si, condamnant leurs sacrifices, la raison les taxait d'insanité, heureux dirions-nous sont ceux qui ont senti l'atteinte de cette sublime folie !

Mais ce n'est point ainsi que jugeront les générations futures. Elles apprécieront avec leur cœur l'élan des hommes d'initiative, sacrifiant au culte de la science, de l'humanité, cette étincelle divine, que le créateur de toutes choses a allumée dans notre intelligence ! Elles seront reconnaissantes à ceux qui ont souffert dans le but saint, noble, d'étendre à tout prix leur domaine !

CHAPITRE XV

Le glaçon du « Polaris ».

Hall était un ancien forgeron qui s'était fait journaliste, et qui, s'étant fait journaliste, s'était fait une spécialité de la chronique des explorations polaires. Mais, après avoir essayé pendant quelques années de démontrer l'importance de ces études, il se sentit lui-même atteint par le zèle qu'il avait cherché d'allumer dans l'esprit de ses lecteurs.

Le 29 mai 1860, il partait de New-York comme simple passager à bord du baleinier le *George-Hendens* emportant pour tout bagage un des bateaux amphibies de Ross. Mais malheureusement au moment de débarquer, le seul moyen de transport sur lequel put compter l'intrépide explorateur, fut englouti sous ses yeux. Il dut se contenter pour son exploration d'une mauvaise embarcation dont le capitaine du *George-Henry* lui fit présent. C'est avec de si misérables ressources que Hall explora la baie Frobisher, détroit de la Comtesse-de-Warwick pendan longue campagne qui dura deux ans et de

8

revint en Amérique accompagné d'un guide esquimau nommé Joë, et de sa femme Hannah qui s'étaient associés à sa fortune. Il publia ses *Recherches arctiques*, un des volumes les plus surprenants que la littérature polaire ait produits, et en quelques mois il recueillit les fonds nécessaires pour une seconde expédition.

Le 30 juin 1864, il quittait de nouveau New-York à bord d'un baleinier et le 21 août suivant il débarquait dans les environs de l'île Dépot.

Le 1er décembre 1865 il revenait aux Etats-Unis après avoir parcouru une grande partie de l'archipel arctique ; il rapportait plus de cent-cinquante objets provenant de l'expédition de Franklin. Contrairement à la version que nous avons donnée plus haut Hall pensait que les papiers de Franklin n'avaient point péri, qu'on les rencontrerait à l'est du cap Crozier. Il affirmait qu'il les aurait découverts s'il n'avait été arrêté dans sa route, par une guerre qui s'était allumée entre les tribus de la terre du roi Guillaume. Il racontait les détails d'une bataille à laquelle il avait assisté malgré lui, et la confession qu'il avait arrachée aux Esquimaux.

Hall soutenait que les Anglais auraient réussi à gagner les établissement du Nord-Ouest, s'ils n'avaient été arrêtés par les indigènes, qui avaient cherché à barrer le passage au capitaine Crozier. La fortune avait été favorable aux Européens, qui avaient continué leur route vers le fort Fox, mais ils n'y étaient pas arrivés Etait-ce à la suite de nouvelles attaques plus redoutables que la petite troupe avait été anéantie ? Ne res-

tait-il pas encore quelque captif, auquel on pourrait apporter la liberté ?

Afin d'approfondir les mystères de cette tragédie, Hall entreprit une troisième expédition polaire en 1868 et s'établit dans les environs de Répulse-Bay. Il y séjourna pendant deux ans accompagné de ses guides fidèles, de cinq matelots, et ayant à sa disposition une trentaine de chiens.

C'est à force de ménagements et d'habileté qu'il finit par arracher aux indigènes l'aveu complet de ce qui s'était passé. Ceux-ci lui déclarèrent que le dernier compagnon de Franklin avait longtemps vécu en esclavage dans leurs tribus, qu'il y avait quelques années qu'il était mort et, qu'ils lui avaient rendu les mêmes honneurs funèbres qu'à un des leurs.

N'ayant plus à sauver personne, Hall résolut d'utiliser à la conquête du pôle nord l'expérience qu'il avait acquise pendant près de deux années consacrées aux explorations les plus originales, les moins chères et les plus fructueuses qui aient été jamais organisées.

Le plan de l'expédition du *Polaris* avait été conçu. Il fallait atteindre le pôle par la voie mystérieuse où le docteur Kane et le docteur Hayes avaient successivement aperçu des merveilles aussi séduisantes, mais où Hall plus pratique ne voyait que la solution du grand problème.

A la fin de l'Empire, il fut souvent question en France des expéditions polaires. Gustave Lambert, ingénieur hydrographe, qui avait fait une expédition dans la mer de Behring s'était donr

mission de donner à la France la gloire de conquérir le pôle nord. Il voulait obtenir ce résultat en prenant la route que Banks avait indiquée à Cook et en employant un steamer d'une solidité à toute épreuve, pourvu d'un fourneau que l'on pût alimenter avec de l'huile. Il comptait en effet sur la pêche, non seulement pour augmenter ses provisions de bouche, mais encore pour se ravitailler en combustible.

Gustave Lambert était brave, éloquent, infatigable. Il parcourut à plusieurs reprises toute la France, recueillant ou pour parler plus exactement, arrachant des souscriptions dans toutes les parties du territoire. Gaston Tissandier et moi nous exécutâmes une ascension aérostatique au bénéfice de son œuvre. Nous lançâmes au Champ de Mars, l'ancien captif de Londres, le *Pôle Nord*, du cube de 19,000 mètres que Henri Giffard avait mis à notre disposition ; c'est le globe aérostatique le plus grand, qui ait encore été guidé en ascension libre.

La souscription se développait, le navire le *Boréal* était déjà en armement lorsque survint la guerre Franco-Allemande. Gustave Lambert s'enferma dans Paris et prit part à la défense, en qualité de capitaine d'une compagnie de vétérans. Dans la bataille de Montretout, une balle prussienne le frappa d'un coup mortel. Il expirait quelques jours plus tard, et son expédition expirait avec lui !

Lorsque le capitaine Hall, organisa son expédition, il n'accepta pas les idées géographiques de Gustave Lambert, mais il profita de ce qu'il

avait fait pour le gréement de son *Boréal* et tout ce que l'explorateur français avait réalisé au Havre, fut copié avec intelligence à New-York.

Le *Polaris*, de construction très solide avait été doublé de planches ajoutées au bordage et pourvu d'un éperon, qui le changeait en véritable bélier destiné à faire son trou dans la glace. Enfin le bâtiment avait été garni de calorifères de manière à ce que l'équipage put hiverner à bord.

Le 3 juillet 1871, Hall quittait New-London et se dirigeait vers Disco, chef-lieu des établissements Danois où il devait se procurer ses guides. Comme il avait longtemps vécu parmi ces indigènes, il avait été à même d'apprécier la puissance de l'esprit de famille chez ces races primitives. En conséquence afin de s'attacher plus étroitement ces Esquimaux, il consentit à prendre avec lui leurs femmes et leurs enfants. Cette circonstance imprima à toute l'expédition un cachet spécial. Nous avons raconté dans un volume publié chez Hachette, sous le titre de ce chapitre, les aventures extraordinaires, sur lesquelles nous ne pouvons en ce moment nous étendre, autant que nous le désirerions.

L'hivernage du *Polaris* eut lieu à l'abri du cap Lupton par la latitude de 81° 38' sur la rive orientale du canal Kennedy. Le capitaine fit construire des cabanes de neige sur la côte, et aussitôt ses installations terminées, les expéditions en traineau commençaient.

Dans l'une des premières, le capitaine H
se distingue par son ardeur, mais il revie

malade et il meurt avant la fin de l'année 1871, à partir de ce moment l'équipage n'a plus qu'une pensée, regagner rapidement l'Amérique.

Mais ce retour si ardemment désiré ne s'accomplit point sans d'immenses difficultés. Jamais le canal capricieux qui mène au détroit de Smith, n'avait été à ce point encombré par les glaces. Le 4 octobre 1872, le *Polaris* était bloqué au large du cap Renselaer.

Un moment on pense que le *Polaris* va être écrasé par les glaces, vite on jette vivres, combustibles sur la banquise, mais il se produit un déchirement ; le *Polaris* est emporté d'un côté avec les hommes qui sont à bord. Il reste sur un roc d'eau glacée quelques marins, des femmes et des enfants dont un est encore à la mamelle.

Rien n'est plus dramatique que l'histoire de cette troupe infortunée blottie sous une maison de neige, portée par un glaçon que le courant fait dériver vers le sud. Rien de plus poignant que les angoisses des voyageurs montant un fantastique navire qui va bientôt se transformer en liquide. Jamais naufragés des mers polaires, ne se sont trouvés face à face avec une situation si désespérée. Ceux-ci, ne savent même point s'ils peuvent désirer la fin du froid terrible, qui les torture. En effet, le soleil ne peut les délivrer sans les trahir, sansles donner en pâture à l'océan qui attend sa proie. Les rayons de vie qui réveilleront la nature entière, sonneront leur glas funèbre ! C'est avec douleur qu'ils voient le crépuscule grandir, ils n'osent applaudir lorsque l'astre du jour vient dissiper pour la

première fois les ténèbres de la longue nuit.

Heureusement, le marin qui les commande, est un digne élève du capitaine Hall; Tyson n'a oublié, ni les préceptes, ni les exemples de cet admirable explorateur.

Avec la neige, il construit une cabine dans laquelle l'équipage du glaçon trouvera un premier refuge contre le froid et le vent. Des clous lui serviront à faire des hameçons avec lesquels il saisira quelques poissons. Il s'embusquera derrière un mamelon glaçé et il logera une balle dans la tête, ou d'un phoque, ou d'un ours. Toujours prudent, il fera deux parts du produit de sa chasse. L'une sera pour l'estomac et l'autre pour la lampe. Son audace et son activité se communiquent à ses compagnons. Les indigènes lui obéissent avec un dévouement sans bornes. Ils mettent à son service toutes les facultés qu'ils ont contractées dans leur vie sauvage.

Par son courage inventif, Tyson fait tout pour mériter un miracle ! Ce miracle il lui semble que Dieu ne peut le refuser et il l'attend avec confiance. Sa barque a été brisée par les vagues furibondes, la cabane s'est éboulée sur la tête de ceux qui y attendaient la mort ! Le restant des vivres a été englouti ! Les lames approchent en rugissant ! Tyson espère encore ! Il soutient ceux qu'il a sauvé tant de fois..... en ce moment où tout semble perdu apparaît un navire, c'est la *Tigresse* de New-York, un steamer envoyé à la recherche du *Polaris*.

C'est quinze jours seulement après le sauvetage de Tyson et ses compagnons, que les

marins restés à bord du *Polaris* furent à même de faire les premiers pas vers le Sud. Le 3 juin 1872, ils abandonnèrent leur navire, et ayant armé les deux canots se dirigèrent vers la mer de Baffin, en suivant le détroit de Smith. Vingt jours après, ils étaient recueillis un peu avant le 76e parallèle par le *Ravencraig*, baleinier écossais à vapeur qui pêchait dans ces parages, ignorant la rencontre qu'il allait faire. C'est pour des Esquimaux que le capitaine Allen avait commencé par les prendre. Il était si peu préparé à les recevoir à son bord, qu'il fut obligé de placer les naufragés sur d'autres navires rencontrés en mer.

C'est par détachements isolés qu'on les ramena d'abord en Ecosse et d'Ecosse en Amérique, où ils furent reçus avec des transports d'allégresse. Un sentiment d'admiration s'empara du public et se communiqua à la vieille Europe. Le volume où je racontai ces étonnantes aventures eut tout le succès d'un roman de M. Zola.

CHAPITRE XVI

La Terre François-Joseph.

De même que l'exemple des Anglais avait enflammé les Anglais, celui des Américains décida les Allemands à prendre une part active à la conquête du pôle nord L'honneur d'avoir entraîné ses compatriotes dans des expéditions auxquelles ils ne paraissent point, il est vrai, très propres, appartient presque exclusivement au célèbre Peterman, directeur des *Mitheilungen* de Gotha, qui constitua l'Union polaire. En 1868, ce géographe frêta à ses frais la *Germania* qui se borna à explorer le détroit d'Hinloper au Spitzberg. Au retour de la *Germania* une nouvelle expédition plus sérieuse fut envoyée de Brême. Elle se composait d'un bateau à vapeur auquel on avait donné le même nom de *Germania* et du brick la *Hansa* et se dirigea vers la côte orientale du Groenland, celle qui est la moins connue, mais la plus difficile à explorer. La *Hansa* ayant été cernée par les glaces, fut brisée et sombra, mais l'équipage parvint à sauver les

briquettes de charbon qui servirent à construire une hutte dans laquelle les matelots passèrent l'hiver. En quelques mois la banquise sur laquelle ils s'étaient installés, avait parcouru près de 2,000 kilomètres vers le sud et le 14 juin 1870, les naufragés arrivaient à Friedrickstal, station Danoise située un peu à l'ouest du cap Farevell, la pointe méridionale du Groedland.

Quoique séparée de son tender, la *Germania* continua sa marche en avant, elle dépassa le 75ᵉ parallèle ; mais la masse de glaces qu'elle rencontra, obligea le capitaine Koldevey à rebrousser chemin. L'hivernage eut lieu à l'île *Pendule* ainsi nommée à cause d'une station qu'y avait faite le major général Sabine, au commencement de sa carrière, dans le but de mesurer la force de l'attraction. Pendant l'hiver 1869-1870, le lieutenant Payer essaya d'explorer les côtes, et de s'approcher du pôle en sondant la glace de pied. Mais le manque de vivres l'obligea à rappliquer vers l'île Pendule. L'expédition revenait à Brême au commencement de 1870. Son arrivée faisait peu de bruit, l'Allemagne enorgueillie par de faciles triomphes, remportés d'une façon inopinée, à la suite de notre désorganisation, n'était pas sensible à ce genre de gloire plus solide, plus réel quoiqu'il ne fut pas taché du sang de l'*ennemi héréditaire*.

Le lieutenant Payer qui s'était distingué dans cette campagne intéressante se considéra comme lié désormais aux questions polaires. Dans le printemps de 1871, ce vaillant explorateur s'associa avec un officier de la marine autrichienne

M. Weiprecht, et frêta avec lui un schooner norvégien nommé l'*Isbjorn*. Dans le printemps de l'année 1871, les deux amis explorèrent la mer de Barentz dans le but de tenter la fortune entre le Spitzberg à l'ouest et la nouvelle Zemble à l'Est. Ils revinrent en Europe enthousiasmés par les résultats qu'ils avaient recueillis. Quoique le capitaine Koldevey, eut donné le nom de cap Bismarck, au point le plus élevé de sa course vers le nord, le chancelier de fer était de glace pour la conquête du pôle nord ; c'est en Autriche que la proposition du lieutenant Weyprecht fut acclamée. Le 14 juillet 1872, le *Teghetoff*, frêté par une société d'exploration autrichienne, quittait le port de Tromso.

La saison était exceptionnellement froide, et par conséquent la mer de Barentz offrait un aspect tout différent de celle qui avait excité les plus brillantes espérances dans l'imagination de M. Payer et Weyprecht. Au mois d'août le *Teghetoff* était saisi par les glaces au large du cap Nassau, non pas dans le voisinage du pôle, mais simplement au nord de la Nouvelle-Zemble.

Le printemps de 1873 fut également très froid, l'été n'eut pas la force de dégager le *Tegehoff* et de rendre la liberté aux marins qui le montaient. A la fin, le 21 août, la banquise où le *Teghetoff* était incrusté fut poussée en vue d'une contrée montagneuse, qui paraissait posséder de grandes dimensions, que l'on pouvait considérer comme un véritable continent.

En avant de cette grande terre se trouvait

une petite île que M. Weyprecht consacra au comte Wilzeck, qui avait été le plus enthousiaste propagandiste de l'expédition.

L'hivernage de 1874 eut lieu sur cette terre dont la superficie est au moins égale à celle du Spitzberg, et qui consiste en un vaste archipel composé de grandes îles séparées par des détroits dont quelques-uns sont éternellement glacés. La vie animale n'y est pas entièrement absente quoique le thermomètre y descende a 50° centigrade au-dessous de zéro. En effet, pendant l'hivernage de 1874, les Autrichiens ne tuèrent pas moins de 67 ours blancs, dont la chair était excellente, et dont la dépouille sauva l'expédition.

Les montagnes de cette terre nouvelle dont personne ne soupçonnait l'existence s'élevaient à une hauteur de plus de 1,000 mètres, et les ravins qui les séparent sont occupés par des prodigieux glaciers, pareils au fameux glacier Humboldt, dont les émissaires rendent le détroit de Smith si difficilement praticable.

Mais il n'était point possible d'attendre plus longtemps une occasion favorable pour revenir en Europe. A leur grand regret, les Autrichiens se décidèrent à abandonner un navire, dont le nom rappelait le héros de Lissa. La retraite vers le Sud fut exécutée d'une façon admirable avec trois bateaux placés sur des traîneaux et garnis de provisions. Leur mouvement fut commencé le 20 mai, et c'est seulement le 14 août qu'ils atteignirent les limites du Paquet. La latitude à laquelle se rencontrait la mer dégagée de glace

était de 74° 40′ et ils avaient pénétré jusqu'au 82° parallèle !

Leurs trois barques furent mises hardiment à la mer. La fortune ne pouvait manquer de sourire à des braves, qui méritaient si bien ses faveurs, ils rencontrèrent un schooner russe, qui les prit à son bord, et le 3 septembre, ils revenaient à Vardo, le 3 septémbre 1874, après avoir accompli une des expéditions des plus longues, des plus heureuses, et des plus importantes, dont l'histoire de la conquête du pôle Nord ait à enregistrer les hauts faits.

Elle avait démontré encore une fois, que de vaillants marins, pourvus des ressources que la civilisation peut mettre au service de ses enfants perdus, savent triompher des plus rudes épreuves, lorsqu'ils sont bien commandés, et qu'ils ne se laissent point surprendre par les aventures extraordinaires qui leur arrivent.

Ce n'est pas seulement de froid ou de faim que sont morts tant de vaillants explorateurs. Ce sont les mauvais calculs des chefs, le dépit, ou la précipitation, qui ont ont amené presque toujours l'issue funeste des expéditions malheureuses.

Si l'expédition du *Téghetoff*, n'était point restée isolée, si elle n'avait été qu'une avant-garde, soutenue par des réserves organisées, se rendant a des lieux désignés d'avance, elle aurait certainement produit des résultats beaucoup plus utiles, qu'une pointe héroïque, tentée avec un entrain chevaleresque. Le succès ne sera complet, que lorsque pour terminer ce grand siège, on aura adopté les moyens en usage pour forcer les villes

bien défendues. La nature est un ennemi dont on ne pourra triompher, que lorsqu'on l'aura pris assez au sérieux, pour employer lorsqu'on le combat, la tactique des grandes guerres.

Mais l'homme qui est trop souvent le « loup de l'homme » réserve ses grands efforts pour les luttes fratricides. Si l'on se préoccupait moins des moyens de faire sauter les ennemis, nos mineurs sauteraient moins souvent dans les galeries de nos mines grisouteuses. Le perfectionnement des gros canons ou des torpilleurs passionnera beaucoup plus les peuples et les gouvernements que les découvertes ayant pour but de faciliter la conquête des pôles.

CHAPITRE XVII

Schwatka et de Long.

Les découvertes du capitaine Hall n'avaient pas complètement épuisé la question de l'histoire de Franklin. En effet, l'illustre explorateur avait démontré l'existence du journal de l'amiral. Suivant toute probabilité, ce document dans lequel on aurait trouvé le registre de ses observations, la carte de ses découvertes, et des renseignements sur la manière dont l'expédition avait succombé, pouvait être reconquis. En outre, un grand nombre de squelettes épars ça et là sur la neige attendaient une sépulture chrétienne.

L'honneur de faire cette découverte, séduisit le lieutenant Schwatka de l'armée des Etats-Unis, qui pour mieux accomplir la dernière partie de son programme résolut d'explorer la terre du roi Guillaume pendant l'été. En effet, comme elle est alors à peu près débarrassée de son linceul de neiges, on pouvait espérer que les restes des Européens apparaîtraient, si cependant ils avaient échappé à la dent des fauves.

Quant aux manuscrits ils devaient se trouver entre les mains des Esquimaux, si empressés à ramasser les moindres objets, à faire des collections de boutons d'uniforme.

Schwatka partit de New-York le 19 juin sur le brick *Eothen* du port de cent vingt tonneaux et ayant vingt-deux hommes d'équipage. Il revint avec tout son monde au mois de septembre 1880 après s'être acquitté de sa tâche aussi complètement que le permettaient les obstacles opposés par la nature et par l'ignorance des hommes. Schwatka commença par hiverner dans le fond d'un golfe de la baie d'Hudson et le 1er avril 1875 il partit pour l'embouchure de la rivière du Grand-Poisson, n'emportant qu'un mois de vivres, et comptant uniquement subsister avec les produits de la chasse ou de la pêche. Cette partie du programme fut admirablement remplie. En effet, les explorateurs n'ont pas tué moins de cinq cents vingt-deux rennes pendant leur expédition.

Nombre de débris humains furent rencontrés, et quelques-uns avec des médailles, ou des objets permettant de rétablir leur identité. Mais on acquit la certitude que les documents qu'on recherchait avaient été anéantis.

On découvrit bien des Esquimaux qui avaient recueilli le journal de Franklin, mais ces sauvages stupides avaient détruit et dispersé les papiers afin d'employer les boîtes de fer blanc dans laquelle était renfermé ce trésor ! Seule l'enveloppe métallique put être rapportée en Amérique !

Les restes du lieutenant Milnes furent soigneusement recueillis et rapportés à Edimbourg, sa patrie, où ils ont été solennellement ensevelis.

Afin de donner une preuve solennelle de sa sympathie pour les expéditions polaires, la Société de Géographie de Paris fit pour Schwatka vivant, ce qu'elle avait fait en 1875 pour le capitaine Hall mort. Elle lui décerna en 1883 une médaille d'honneur.

Mais l'extrême facilité avec laquelle les Américains avaient supporté des températures épouvantables, que le Pôle lui-même ne pouvait pas probablement dépasser, donna l'idée à des hommes entreprenants de reprendre le projet des explorations par la mer de Behring, et de donner raison aux théories de notre glorieux ami Gustave Lambert.

M. Gordon Bennett, le propriétaire du *New-York Herald*, qui avait envoyé Stanley à la recherche de Livingstone, voulut renouveler dans les régions glacées du Nord les hauts faits dont les parties les plus torrides de l'Afrique tropicale avaient été témoins.

Le lieutenant De Long qui commandait l'expédition de la *Jeannette* n'était pas un débutant dans la carrière arctique. A peine avait-il obtenu son premier grade dans la marine Américaine, qu'il avait pris le commandement de la *Juanita*, envoyée en 1873 à la recherche du capitaine Hall, et c'était lui qui avait rapatrié Tyson.

Cette surprenante aventure avait excité son enthousiasme à tel point qu'il ne rêvait plus que la conquête du pôle nord. A peine était-il de

retour à New York qu'il sollicitait M. Grinell de faire les frais d'une nouvelle expédition. A la suite du refus éprouvé dans ses premières démarches, il eut l'heureuse idée de s'adresser à M. Gordon Bennett.

Le directeur du *New-York Hérald* était décidé à ne rien négliger pour la solution de ce grand problème. Il m'écrivit pour me demander si je croyais que les aérostats pussent être de quelque secours. Je lui répondis par une consultation concluant à la négative, leur rôle se bornant à celui d'observatoire aérien, dont De Long ne pouvait pas s'embarrasser, à cause de la difficulté du gonflement, sans former d'établissement permanent.

Les débuts de l'expédition furent heureux, l'équipage était rempli d'ardeur, mais les glaces ne tardèrent point à saisir le navire, et à le serrer de toutes parts avec tant de force, qu'il devint évident que la *Jeannette* allait périr. On se hâta de ranger tous les objets qu'elle contenait sur la neige.

La catastrophe ne se fit point attendre.

La *Jeannette* fut écrasée par les glaces le 13 juin 1881. Elle se trouvait par 11° 14' de latitude boréale, et par 154°58' de longitude orientale à partir du méridien de Greenwich.

Quelques instants suffirent, pour que le navire disparut avec son drapeau flottant au mat d'artimon, comme en un jour de bataille. Le fond dans lequel il s'engouffra avait 56 brasses d'eau.

Les naufragés avaient à faire plus de huit cents kilomètres, presque tout le temps sur des

glaces horriblement raboteuses. Ils étaient obligés de traîner avec eux leurs barques pour franchir les bras de mer qu'ils rencontreraient infailliblement.

Le 10 septembre, les marins de la *Jeannette* arrivaient enfin en vue de la côte asiatique. Tous étaient en vie et en bonne santé. Avant de mettre à l'eau leurs canots et de faire la dernière étape ils déjeunèrent gaiement sur la rive glacée de l'île Semenowsky et les trois canots mirent à la voile pour naviguer de conserve.

Mais à peine étaient-ils au large, qu'il s'éleva une violente tempête. Une des trois embarcations fut coulée, et les huit hommes qui la montaient furent noyés. Les deux autres chaloupes furent séparées pendant la tourmente.

La plus petite, montée par dix hommes, fut assez heureuse pour atteindre l'embouchure de la Lena, fleuve immense presque toujours glacé, mais qui alors ouvrait à la navigation des ondes presqu'hospitalières.

Le 15 septembre, les Américains atteignaient un petit village, où vivait, au milieu des indigènes, un déporté politique. Grâce à l'activité et à l'intelligence de cet homme, les naufragés furent mis en communication avec les autorités russes de Bulun.

On prenait les mesures nécessaires pour aller au secours du canot du capitaine, et du canot coulé dont on ignorait le sort, lorsque l'on vit arriver deux hommes envoyés à la découverte par De Long et recueillis par des Indiens, qui les avaient emmenés à Bulun avec leurs traîneaux attelés avec des rennes. Ces hommes portaient la

nouvelle que le commandant et leurs camarades au nombre de onze étaient réduits à la dernière extrémité faute de vivres ; il fallait se hâter si on ne voulait les trouver tous morts.

La tâche du sauvetage paraissait simplifiée, maintenant que l'on connaissait de quel côté les recherches devaient être dirigées, mais, hélas ! les envoyés de De Long n'avaient pas exagéré la situation des naufragés. Lorsque l'on arriva, le dernier avait expiré.

On découvrit auprès des cadavres, le procès-verbal laconique dans lequel De Long enregistrait jour par jour les décès. Sa main s'était arrêtée au moment d'inscrire le dixième ? Ce dixième était-il le sien, ou la force lui avait-elle manqué pour accomplir son rôle de greffier de la mort !

On enfouit les cadavres, dans un trou creusé sous la neige, on plaça une croix sur la tombe, et le 19 février, les restes de l'expédition faisaient leur entrée à New-York.

A l'instigation de Madame De Long, on fit une expédition pour rechercher le canot dont on n'avait pas de nouvelles, et pour ramener les cadavres de ceux dont on connaissait le sort.

C'est ainsi que l'on acquit la certitude que le canot manquant avait été coulé lors du passage du détroit, et au mois de décembre 1883, on débarquait les cercueils dans la métropole américaine.

Afin de compléter dignement les honneurs qu'on rendait à l'équipage de la *Jeannette*, Madame De Long rédigea elle-même le récit de cette épouvantable catastrophe.

CHAPITRE XVIII

L'expédition du « Challenger ».

Les passages de Vénus sur le Soleil sont des phénomènes excessivement rares, puisqu'ils se produisent au plus deux fois par siècle. Au dix-huitième, ils ont mis en évidence, ainsi que nous l'avons vu, les mérites de Cook comme explorateur, et agi indirectement sur le choix que l'Amirauté a fait du célèbre marin pour le commandement de deux expéditions polaires. Plus récemment ces événements astronomiques ont eu une grande influence encore plus directe, sur des voyages mémorables exécutés dans les mêmes régions terrestres.

A peine étions-nous sortis des épreuves de l'Année terrible que l'Académie des Sciences de Paris préparait des expéditions astronomiques nombreuses, équipées avec soin, pour l'observation du passage de 1874. La Société royale de Londres voulut mieux faire, et procéder rationnellement au choix des stations où elle devait envoyer les astronomes. Telle est l'origine de l'expédition du *Challenger*, navire équipé pour

faire tout le long de sa route des observations météorologiques, exécuter des sondages au fond des gouffres océaniques, étudier la salûre des eaux, leur température, la direction des courants, la flore et la faune du fond des mers.

Mais malgré la multiplicité surprenante des problèmes qu'il était appelé à résoudre, le *Challenger* ne perdit pas de vue sa mission principale. C'est ce qui fit qu'il s'avança dans les hautes latitudes australes ; cependant son capitaine, M. Nares, ne chercha point à lutter contre ses prédécesseurs dans l'assaut du pôle ; ses instructions ne lui permettaient pas de perdre son temps le long de la grande banquise sur laquelle il était évident que les envoyés de la Société royale de Londres ne viendraient jamais appointer leurs lunettes.

Comme nous l'avons vu déjà, le capitaine Nares n'était pas un novice dans la navigation des mers polaires, c'était un ancien officier du *Fox*, qui avait servi avec distinction sous le capitaine Allen Young, dans la recherche de l'amiral Franklin. Malgré le peu de temps que le *Challenger* passa dans les environs du cercle antarctique le capitaine Nares réunit un grand nombre de faits montrant la liaison des variations de la température et de la circulation des courants sous-marins. C'est à son expédition que l'on doit la majeure partie des connaissances que nous possédons sur des problèmes dont on ne pouvait se préoccuper au temps de Dumont d'Urville et de Ross. En effet, la grande industrie maritime de la pose des télégraphes n'avait

point appris l'art de pratiquer des sondages au fond des abîmes océaniques.

Deux forces nouvelles avaient été appliquées pour la première fois dans les hautes latitudes australes. La photographie de fragments de la banquise démontra que ni Ross, ni Dumont d'Urville n'avaient exagéré les proportions des glaçons géants qu'on rencontrait sous le cercle polaire. La vapeur avait enfin déroulé ses immenses volutes dans ces mers, dont le repos est si rarement troublé par quelques baleiniers égarés à la poursuite des phoques. Elle avait débuté d'une façon brillante. La rapidité excessive avec laquelle le *Challenger* exécuta sa marche en avant et son retour, montra que les Australiens n'auraient qu'à le vouloir pour renouveler chaque été les voyages de Dumont d'Urville et de Ross jusqu'à ce qu'un caprice de l'été leur permît de mieux faire. Il était démontré qu'un habile marin guidant un solide vapeur peut braver les tempêtes polaires avec moins d'appréhensions que les cyclones de l'océan indien, ou les typhons de la mer de Chine.

Rien n'empêche les États riches et prospères, qui se développent dans le troisième continent, d'imiter les Norwégiens, qui, nous le verrons tout à l'heure, trouvent dans leur maigre budget assez d'argent pour livrer un nouvel assaut au pôle nord, sans s'adresser à des nations étrangères.

Le *Challenger* étudia avec un soin particulier le climat de la terre de Kerguelen, sur laquelle il parut avantageux de diriger l'expédition astro-

nomique de 1874, et des instructions rédigées en conséquence furent expédiées en Angleterre.

Les conclusions du capitaine Nares furent ponctuellement suivies par l'Amirauté. Mais elles donnèrent lieu à de singuliers incidents, peu connus et caractéristiques. Le gouvernement allemand avait des amis dans les bureaux de la marine. Lorsque les astronomes anglais arrivèrent sur cette terre désolée, ils trouvèrent « qu'il y avait du monde ». Le havre dont le choix avait été déterminé à la suite d'études minutieuses était occupé par des astronomes de l'empereur de Berlin. Les Anglais firent contre mauvaise fortune bon cœur. Ils laissèrent ce précieux territoire à leurs rivaux et allèrent très philosophiquement s'établir ailleurs.

Ce qu'il y a de plaisant dans cette aventure, c'est que ni les Allemands, ni les Anglais ne virent rien. Le soleil leur fut également voilé par des brumes épaisses. Au contraire, les Français, qui s'étaient postés au hasard, firent des observations magnifiques qui contribuèrent à la réputation de l'amiral Mouchez, aujourd'hui Directeur de l'Observatoire de Paris, dont l'installation n'avait été précédée par l'envoi d'aucune expédition préliminaire.

Le *Challenger* n'était point encore arrivé sous le cercle antarctique que la Société royale de Londres constitua un Comité polaire, et s'adressa au chancelier de l'échiquier pour obtenir l'envoi d'une expédition dans le détroit de Smith, sur lequel les aventures du capitaine Tyson avaient appelé l'attention universelle. Les autres

sociétés scientifiques d'Angleterre appuyèrent énergiquement cette démarche.

Malheureusement le chancelier de l'Echiquier était alors M. Lowe, un des membres de ce parti dont le libéralisme consiste à refuser à l'Etat le droit d'intervenir dans l'étude des grandes questions scientifiques.

M. Lowe répondit donc que l'Amirauté n'était point assez riche pour envoyer au pôle nord une expédition, tant que le *Challenger* ne serait pas rentré à Portsmouth.

Peu de temps après avoir donné cette réponse, le ministère Gladstone tombait et était remplacé par celui dont M. d'Israëli était le chef.

Aussitôt le nouveau gouvernement installé, la Société royale recommença ses demandes. Cette fois, la réponse fut telle qu'on pouvait l'attendre d'un ministre dont le programme était de réchauffer l'esprit national d'un peuple humilié, de tenter de grandes entreprises et qui comprenait que l'Angleterre a le devoir de surprendre et d'étonner le monde.

Non-seulement il accorda ce qu'on lui demandait, mais par surcroît de coquetterie, il décida que le commandement de la nouvelle expédition polaire serait confié au capitaine dirigeant la croisière du *Challenger*, de ce navire que le chancelier de l'Echiquier de 1872, avait opposé aux savants pétitionnaires.

M. Nares se trouvait dans les régions tropicales, lorsqu'on lui remit un télégramme, lui enjoignant de venir en toute hâte pour se mettre à la têt

de deux steamers destinés à opérer au milieu des glaces boréales!

Le jour où il reçut cette étonnante commission, le thermomètre centigrade marquait 46° à l'ombre sur la dunette.

Nulle nouvelle ne pouvait être plus agréable à l'ancien officier du *Fox*, qui fut bientôt à Londres, et se consacra à l'organisation du matériel et au choix du personnel avec une activité des plus remarquables.

Aussitôt que l'on connut à Paris l'arrivée du capitaine Nares, le frère du lieutenant Bellot, qui servait avec distinction dans notre marine nationale, demanda l'honneur de faire partie de la nouvelle expédition. Sa demande allait être accueillie, lorsqu'il apprit que l'ambassadeur d'Allemagne s'était empressé de formuler une requête analogue pour un de ses compatriotes. Immédiatement, il retira sa candidature, de sorte que l'expédition Nares eut un caractère exclusivement britannique. Ce fut une faute en même temps qu'un malheur pour les Anglais eux-mêmes.

Si les marins français sont peu nombreux dans le tableau d'honneur des navigations polaires, ce n'est point parce que nos marins sont hors d'état de participer à la solution de ces grands problèmes, ni parce que ces grandes questions ont cessé de passionner des esprits éminents, mais par un concert déplorable de circonstances désastreuses.

CHAPITRE XIX

L'expédition Nares.

Les découvertes du capitaine Hall. ayant fixé l'attention publique sur le détroit de Smith, c'est par cette route nouvelle que le capitaine Nares devait s'efforcer d'atteindre le pôle. On lui donna comme à l'amiral Franklin deux navires, mais il lui fut interdit de les aventurer à la fois tous deux dans une même pointe vers le nord. On désigna à l'avance celui qui devait se hasarder au delà des régions explorées. L'autre ne pouvait sous aucun prétexte dépasser la latitude extrême atteinte par le *Polaris*. C'était une précaution sage pour éviter le retour d'une double catastrophe, et à laquelle devait se soumettre sans peine un esprit froid, positif, méthodique, peut-être trop exempt de l'enthousiasme indispensable pour faire de grandes choses.

L'expédition devait durer quatre années, mais on ne devait pas attendre des nouvelles jusqu'en 1879. Une expédition devait mettre à la voile dès 1875, afin de savoir ce qui s'était passé, de donner aux équipages des nouvelles

d'Angleterre et au besoin de leur apporter des secours.

Le départ pour le pôle fut précédé par une grande revue des équipages. Ils eurent l'honneur d'être minutieusement visités par le prince de Galles, qui, quelques jours plus tard, quittait lui-même l'Angleterre, pour son voyage de l'Inde. Du moment que la royauté prenait l'expédition polaire sous son patronage, elle devenait une entreprise véritablement nationale. Aussi lorsque l'*Alert* et la *Discovery* sortirent de Porstmouth, ils étaient escortés d'une véritable flotte de bateaux à vapeur et de yachts qui tourbillonnaient comme des dauphins jouant dans leur sillage. Le départ de Greenwich, auquel présida Jeanne Gray, n'excita pas plus d'enthousiasme.

L'*Alert* et la *Discovery* se dirigèrent à toute vapeur vers Disco pour y prendre des attelages de chiens et des guides esquimaux, comme l'avait fait le capitaine Hall. Mais on se garda bien d'autoriser ces indigènes à se faire accompagner de leurs encombrantes familles. Dans la microscopique capitale des établissements danois, l'expédition trouva un transport de l'amirauté, chargé de vivres et de charbon, afin de remplacer les vides faits par la traversée, et de rapatrier les malades ou les défaillants. Aucun des volontaires ne voulut retourner en Angleterre, et les équipages disparurent dans le détroit de Smith en poussant des hurrahs et au son d'une musique militaire. Le transport de l'Etat qui suivit l'expédition jusqu'en vue du cap Alexan-

dre, fut témoin de cet élan d'enthousiasme, auquel il répondit avec des salves d'artillerie et de mousqueterie.

Cette démonstration n'était point inutile. En effet, deux mois après le jour où l'*Alert* et la *Discovery* étaient entrés dans le terrible détroit de Smith, des pêcheurs découvrirent sur une plage des îles Shetland une bouteille renfermant un papier portant la signature de Nares, et apprenant deux terribles nouvelles. Un des navires avait sombré dans la mer de Baffin, et l'autre déjà serré par les glaces faisait eau de toutes parts.

Le témoignage de l'équipage du *Valeureux*, et le calcul de la vitesse des courants démontrèrent que cette bouteille avait été jetée à la mer par un mystificateur, un émule des criminels qui allaient faire sauter la prison de Clerkenwell, et commettre les assassinats de Phœnixpark.

Bientôt la *Pandore*, commandée par le capitaine Allen Young, vétéran des mers polaires, sous lequel M. Nares avait fait ses premières armes arctiques, apportait des nouvelles encore plus fraîches, et tout à fait rassurantes. Ce petit bâtiment était parvenu jusqu'aux îles Carey où il avait découvert dans un cairn des lettres et des dessins laissés par le commandant de l'*Alert* et de la *Discovery*. L'année 1875 n'était point terminée que le *Graphic* publiait un supplément illustré contenant les heureux débuts du voyage.

L'année suivante l'Amirauté employa le zèle du vaillant capitaine qui lui avait fourni des renseignements si utiles. Sans attendre la fin de 1876

elle envoya la *Pandore* dans l'embouchure du détroit de Smith, avec mission d'essayer de se mettre en rapport avec les explorateurs qui ont sans doute envoyé un détachement porter des lettres au cairn visité l'an dernier.

La *Pandore* est moins heureuse cette fois. Le printemps a été horrible, et la mer tellement agitée que le capitaine Allen Young n'a pu aborder aux îles Carey. Il ajoute que des bruits alarmants circulent parmi les indigènes.

Il n'en faut pas davantage pour exciter les plus cruelle appréhensions dans toute l'Angleterre. Déjà il était question d'envoyer d'urgence une expédition de secours, lorsque la station de Valentia signala au large la *Discovery* et l'*Alert*.

Quelques instants après on apprenait que tout n'était pas mensonge dans les rumeurs colportées par les indigènes. Le scorbut s'était déclaré parmi les équipages, et le commandant avait cru prudent de regagner l'Angleterre deux ans avant l'époque indiquee pour son retour.

Afin d'éviter qu'on fût obligé d'aller rechercher les traces de son expédition, il n'avait pas craint de paraître s'inspirer de la tradition de l'amiral Beechey. Mais c'est après avoir porté le pavillon britannique dans une latitude plus élevée qu'aucun de ses prédécesseurs, qu'il interrompait son voyage ; il ramenait à Portsmouth les équipages et les navires à peu près intacts.

L'Amirauté avait pris avec soin toutes les mesures nécessaires pour assurer le bien-être des équipages. Leur équipement et leur alimentation avaient été l'objet d'études approfondies. On

avait accumulé dans les cales de l'*Alert* et de la *Discovery* les vivres les plus chers, les conserves les plus précieuses. On avait préparé des tonnes de *pemmican*, mixture de graisse et de viande dont les trappeurs de la baie d'Hudson font le plus grand usage. A l'instar du *Polaris* les navires avaient été pourvus de calorifères, de sorte que l'hivernage avait pu avoir lieu dans un entrepont systématiquement calfeutré, et non pas dans des constructions élevées à la hâte.

On s'était également préoccupé du moral des équipages. On avait multiplié les précautions pour les distraire. On leur avait donné une riche bibliothèque, et même des caractères d'imprimerie dont ils ont fait usage pour publier un journal qui est devenu une véritable curiosité bibliographique. Ils avaient emporté des instruments de musique, et tous les accessoires nécessaires pour jouer la comédie. Ils avaient un éclairage aussi parfait qu'on peut l'obtenir sans employer l'électricité, qui n'était point encore en usage dans la marine d'Angleterre. Comment le fléau des expéditions polaires n'avait-il point épargné des navires si bien pourvus du superflu, auquel on n'avait point été obligé cette fois de sacrifier le nécessaire. C'était une question que bien des gens se posaient malgré eux, car ce mal horrible épargne presque toujours les expéditions polaires pourvues de vivres avec un soin suffisant.

La solution de ce problème passionna vivement les sociétés savantes d'Angleterre. Des médecins émirent l'opinion que le scorbut aurait pu

être évité si on n'avait pas trop négligé de faire usage du jus de citron préservatif recommandé par tous les hygiénistes. Les critiques devinrent même si vives que le gouvernement se crut obligé de réunir une commission royale qui, après avoir traité une foule de questions accessoires, se donna bien garde de donner son avis sur la question principale.

Pendant l'hivernage, les équipages exécutèrent de grandes explorations en traineau, dirigées les unes au nord, les autres à l'est ou à l'ouest.

Ceux de l'est, qui furent le plus maltraités, étaient précisément ceux qui avaient subi les fatigues et les privations les plus cruelles, à cause de la situation géographique du pays dont ils devaient dresser la carte.

En effet, la côte du Groenland vers laquelle ils se dirigaient était séparée de l'ancrage des navires par le canal Robeson, vaste estuaire très difficile à franchir. Leur isolement augmentait les difficultés de leur tâche dans une proportion terrible.

Le mal qui se déclara parmi eux fit certainement quelques victimes ; il enleva Hans, un des guides célèbres par leur attachement au capitaine Hall, mais on exagéra singulièrement la portée de cette épidémie, et elle fut loin d'avoir l'importance qu'on lui attribua au premier abord en apprenant le retour précipité d'une expédition si bien montée.

Somme toute, il y eut plus de peur que de mal.

La campagne de Nares mérite d'être rangée parmi celles qu'on peut considérer comme heureuses et comme montrant ce que l'on pourra faire avec des hommes endurcis aux campagnes polaires par des épreuves antérieures.

Probablement les marins des expéditions de l'est n'eussent point éprouvé de perte, si on avait mis à leur disposition les moyens optiques que l'on connaissait déjà pour communiquer avec les navires ancrés de l'autre côté du détroit de Robeson, s'ils n'avaient point été obligés de traverser cet estuaire chaque fois qu'ils allaient chercher des renforts et des vivres.

Actuellement des équipages placés dans une situation analogue pourraient faire usage du téléphone qui leur rendrait plus de services que des tonnes de jus de citron. Combien les choses se fussent passées d'une façon différente, si tous ces vaillants matelots eussent fait leur stage, en traversant les glaciers du Groenland, comme ces hardis Norwégiens qui se préparent en ce moment à l'honneur de faire partie de l'expédition Nansen.

On doit encore ajouter que le commandant Nares ne prit peut-être pas constamment toutes les mesures nécessaires pour tirer parti des ressources naturelles du pays. Quoique la houille fut à fleur de terre le long de la côte où le *Discovery* passa l'hiver, il n'essaya point d'en remplir ses soutes, et arrivé dans la mer de Baffin, il se trouva à court de combustible. Il dut relâcher à Disco afin de se ravitailler de charbon pour regagner l'Angleterre.

Cette expédition tronquée n'a pas donné tous les résultats qu'on était peut-être en droit d'en attendre. Toutefois elle servit à faire la carte du nord du Groenland et de la Terre de Grant sur une grande longueur, résultat d'une haute importance pour les explorations futures.

On constata de plus l'existence d'un courant venant de l'ouest et qui régnait presque constamment le long de la terre de Grant. Cette découverte sera utilisée dans les explorations ultérieures aussi bien que la mine de charbon de la baie de Lady-Franklin. Enfin les Anglais avaient franchi le 83e parallèle tant sur les glaces qui couvraient l'océan que sur la terre de Grant, de sorte qu'ils avaient accompli une nouvelle étape sur la route du pôle.

Les équipages et le commandant Nares furent reçus avec les plus vifs témoignages de satisfaction. Le gouvernement leur prodigua des récompenses de tout genre qu'ils avaient certainement méritées. Le récit officiel de l'expédition fut fait dans un grand meeting tenu à Londres sous la présidence du prince de Galles. L'héritier présomptif de la couronne d'Angleterre, qui avait été un des derniers à saluer leur départ, tint à être un des premiers à saluer leur retour.

Cependant le monde savant n'adopta point la théorie imaginée par le commandant Nares pour expliquer l'aspect singulier offert par la banquise de l'océan boréal. Il prétend que les glaces qui la composent ont été formées à l'époque où le froid a saisi le cercle arctique, que depuis lors

cette eau n'a jamais repris sa forme liquide. Il affirme que cette glace est aussi ancienne que certains rochers sédimentaires. C'est cette idée bizarre qu'il a exprimée en imposant à l'océan où l'*Alert* a hiverné le nom de *Paléo-crystique*. La plupart des géographes ont fait preuve d'un instinct de justice en l'appelant l'océan Nares, mais de goût et de bon sens, en repoussant cette généralisation d'une idée suscitée par la découverte de l'éléphant articque de Pallas.

L'expédition Nares fut la dernière à laquelle s'intéressa le gouvernement britannique. Nous ne pouvons croire que la patrie des Hudson, des Ross, des Parry, se résigne à donner un dernier mot pareil. En effet, une nouvelle croisade polaire se prépare ; il est impossible de croire qu'à défaut d'un officier de S. M. Britannique, il ne surgisse pas quelque nouveau Scoresby, quelque nouvel Allen Young, pour aider un vaillant navigateur à enfoncer la porte du Pôle nord.

D'autre part, en Australie, les émigrants allemands essaient d'établir sournoisement leur influence. Ils abusent de l'hospitalité britannique, ils essaient de détacher de l'Angleterre une nation qui n'a reçu d'elle que des bienfaits, et n'a point à articuler contre la mère-patrie une seule plainte sérieuse. Ils séduisent l'esprit des ouvriers à l'aide de ce socialisme dangereux, avec lequel l'impérialisme cherche à faire bon ménage, et que le gendre d'un disciple de Lassale veut importer chez nous. C'est par le prestige d'actes glorieux et héroïques, accomplis, en commun, que la Grande-Bretagne pourra lutter contre les complots de l'Europe.

Mais avant de nous occuper de ce qui se prépare, il nous reste à rapporter une histoire lamentable, montrant que l'incompétence et l'indécision, amènent des catastrophes terribles, dans des entreprises à ce point périlleuses.

CHAPITRE XX

La « Florence » et la « Gulnare ».

Conformément à la loi américaine, en cela semblable à la nôtre, le gouvernement des Etats-Unis nomma une commission d'enquête chargée de déterminer les causes de la perte du *Polaris*. La présidence fut confiée au capitaine Howgate, sous-directeur du service des signaux, célèbre corps de troupe chargé des observations météorologiques, et dont les postes se trouvent quelquefois dans les glaces éternelles, puisqu'on les établit sur les hauts sommets des Montagnes Rocheuses.

Cet actif officier conçut le projet hardi d'établir une colonie scientifique auprès de la mine de charbon dont les Anglais de l'expédition Nares avaient négligé de faire usage.

Le comité des affaires navales accueillit favorablement un projet dont le résultat était une innovation si singulière et si honorable pour la nation américaine. Un premier crédit de 50,000 dollars fut voté d'enthousiasme. Malheureusement la politique vint entraver l'exécution d' plan aussi grandiose. Le président des Etats-U

fut obligé de proroger le congrès avant que la loi eût subi toutes les épreuves légales pour devenir exécutoire.

L'année 1873 se trouvait perdue si le capitaine Howgate n'avait pris l'initiative d'une souscription publique pour l'envoi d'une petite expédition préliminaire commandée par le capitaine Tyson, qui avait donné tant de preuves de sagacité, de courage et de prudence dans le commandement du glaçon du *Polaris*. Le but de cette tentative était de se rendre sur la côte de Cumberland afin de se procurer une certaine quantité d'huile et de fanons destinée à être vendue au profit de l'expédition future.

De même que dans le projet primitif de Gustave Lambert, la pêche et la chasse devaient compléter les ressources pécuniaires insuffisantes au départ. Chargée de marchandises conquises avec le fusil et le harpon, la *Florence* devait se rendre à Disco pour vendre sa cargaison au gouvernement danois. Les fonds disponibles devaient être employés à acheter des chiens, à engager des indigènes et à faire fabriquer dans la colonie les vêtements destinés aux colons de la baie Lady Franklin. Ceux-ci devaient arriver d'Europe ou d'Amérique avec les fonds que le congrès ne manquerait pas de voter dans l'intervalle.

Tout cela n'était qu'un rêve et l'événement prouva qu'il faut se donner bien garde de compter sur l'imprévu dans les expéditions polaires.

Je l'avoue, l'idée d'aller cultiver sous un climat terrible cette plante que l'on nomme la science, et qui pousse si difficilement sous notre

beau ciel de France, m'avait séduit. Il me semblait que dans les ténèbres de cette nuit arctique se trouveraient de merveilleuses lumières. Je rêvais même des ascensions qui eussent été le complément de celles du siège. En planant sur ces gouffres, sur ces banquises, il me semblait que j'aurais retrouvé l'enthousiasme avec lequel j'entendais retentir à mes oreilles les salves impuissantes des ennemis de la France aux yeux desquels je faisais flotter le pavillon national.

Je communiquai mon ardeur à Henry Giffard qui recommença à cette occasion ses travaux de navigation aérienne. Les résultats furent complètement contraires à ce que nous attendions. En supputant bien toutes les données du problème, on fut obligé de reconnaître que l'idée de remorquer un aérostat contre le vent était une chimère. Si on avait à sa disposition une force suffisamment légère, il faudrait l'employer à se passer du ballon, à réaliser le droit au vol de Nadar. Dans l'état actuel des choses, pour l'exploration du pôle nord, les aérostats ne peuvent servir qu'à permettre d'examiner de loin la terre promise. Au pôle sud la difficulté est plus grande, mais elle n'est pas insurmontable. En effet, les expériences faites à Toulon depuis la mort de Giffard montrent qu'on peut exécuter même à bord d'un steamer à la mer, des ascensions captives. La construction toute récente des tubes à compression de gaz, est même venue simplifier la question du gonflement. Mais pour servir utilement à la conquête des pôles, un aérostat ne peut être abandonné à lui-même, à moins qu'il ne serve de ballon perdu,

qu'on ne lui confie des dépêches expédiées au hazard, comme l'étaient celles qu'on lançait dans les premiers temps du siège, comme le sont celles qu'on lâche des différentes plates-formes de la tour Eiffel, comme le sont celles que l'on jette à la mer dans une bouteille.

Si aucun des avis que les navires expédiés à la recherche de Franklin ont confiés à des globes aérostatiques n'est tombé dans des mains civilisées, si tous ceux que le capitaine Tyson a lancés se sont perdus en route, on serait sans doute injuste de l'attribuer à la méthode et non pas à l'inexpérience des marins, dont la tâche serait aujourd'hui bien facilitée par les procédés perfectionnés qui ont permis au chef du service aéronautique italien Pecori, d'exécuter les gonflements dans la ville de Massaouah, assiégée par les troupes abyssinines.

Quoique réduit par ces constatations définitives, le rôle du ballon captif n'en était pas moins intéressant. Il eût été fort utile de constater la progression des températures de l'air, de la vitesse des vents, en un mot d'établir tous théorèmes de météorologie constatés sur la tour Eiffel, et cela dans une région déshéritée, pendant que les météorologistes fin de siècle traînaient leurs thermomètres et leurs arénomètres à la surface de la terre, comme si un nommé Charles et un nommé Montgolfier n'avaient pas fait quelque bruit dans le monde.

Mais le programme de la *Florence* n'était qu'un rêve qui devait bientôt s'évanouir. La saison fut déplorable. Le poisson ne vint pas,

les baleines s'enfuirent, les phoques désertèrent. L'équipage de la *Florence* eut toutes les peines à ne pas mourir de faim. Au lieu d'aller à Disco, vendre le produit de la chasse, elle revint piteusement à New-York ; Tyson et ses compagnons n'avaient rien dans les mains, rien dans les poches, et même rien dans le ventre.

Heureusement nous n'étions pas le seul Français à nous préoccuper des projets du capitaine Howgate.

Gustave Lambert avait un secrétaire nommé Octave Pavy, né à la Nouvelle-Orléans, élevé à Paris, où il avait appris la médecine, et ne se disant américain que lorsqu'il était de l'autre côté de l'Atlantique. Pendant la guerre où son chef avait succombé, Pavy avait pris les armes contre la Prusse.

En rendant le dernier soupir, Gustave Lambert avait fait le ministre de la marine héritier de son *Boréal*. Le ministre avait refusé, et le *Boréal* avait était vendu aux enchères !

Octave Pavy n'avait pas abandonné le projet de prendre part à une expédition polaire. Il avait commencé par former un projet d'exploration par les glaces de Sibérie, en profitant de la congélation de la mer. C'est le froid qui lui aurait donné les moyens de triompher du froid. Son entreprise ayant échoué avant d'avoir commencé, il se rallia à l'idée du capitaine Howgate qui se décida à recommencer avec des moyens plus sérieux d'action l'expédition de la *Florence*. Il envoya la *Gulnare* au Groenland, et Pavy s'installa à Disco pour recruter des hommes et

des chiens, apprendre la langue des Esquimaux et s'habituer au climat.

Sur ces entrefaites, il survint à Washington une catastrophe ; accusé, le capitaine Howgate disparut ; un procès retentissant eut lieu. Tout était perdu, si l'évènement astronomique dont nous avons déjà parlé plusieurs fois n'avait appelé l'attention du cabinet de Washington sur la colonie de la baie Lady-Franklin.

Les observations du passage de Vénus réussirent à peu près en 1874. On résolut donc de les recommencer sur une plus grande échelle en 1882. Toutes les nations rivalisèrent de zèle pour utiliser le phénomène qui ne devait plus se produire qu'au commencement du vingt-et-unième siècle.

Cette fois, les conditions astronomiques étant surtout favorables dans les hautes latitudes boréales, les partisans de la conquête du pôle nord résolurent de faire un grand effort. On réunit donc à Hambourg un congrès international dont les séances furent tenues en 1876, et qui décida que des stations scientifiques seraient établies aussi près que possible de chacun des pôles. Mais comme les délibérations avaient lieu en Allemagne, on adopta des résolutions remarquables surtout par leur excessive prudence.

En agissant ainsi, l'on espérait protéger les physiciens, les naturalistes, les astronomes contre les catastrophes redoutables qui avaient tant de fois déjà assombri l'histoire des explorations polaires. Cependant cette paisible assemblée prépara une des tragédies les plus effrayantes dont les solitudes glaciaires aient été jamais

l'objet. Comme il arrive trop souvent, les multiples précautions prises par excès de prudence entraînèrent des effets désastreux, que l'on n'aurait peut-être jamais eu à déplorer avec un excès d'audace.

Le pôle austral eut une part dans les résultats de ces délibérations si intéressantes puisque des observations australes étaient également nécessaires pour que les observations servissent à la détermination de la distance de la terre au soleil

L'Allemagne décida qu'elle enverrait une expédition scientifique à la Nouvelle-Géorgie. La France, qui s'était abstenue jusqu'alors, comprit qu'elle ne pouvait pas rester étrangère à une cause qui était le développement des entreprises dont elle avait donné le signal au dix-huitième siècle. L'esprit de Dumont d'Urville se réveilla à la Marine. Le successeur du ministre qui avait refusé le legs de Gustave Lambert, et laissé vendre le *Boréal*, décida qu'une expédition aurait lieu au cap Horn.

Il n'est pas superflu de citer une preuve irrécusable de l'importance que nos compatriotes d'Alsace-Lorraine attachaient à ce que la France suivît l'Allemagne dans sa coopération à cette œuvre universelle. Aussitôt que M. Charles Grad fut nommé représentant de Colmar au Reichstag, il écrivit officiellement à l'Académie des Sciences pour lui demander quelle était la part que la France comptait prendre à l'œuvre humanitaire.

On décida que la *Romanche* conduirait dans

cette station australe des matelots et des officiers chargés de faire les observations scientifiques, sous la direction du commandant Martial. Pendant que l'on préparait le navire et les instruments, les marins chargés de représenter la France dans ce tournoi scientifique venaient recevoir à l'observatoire de Montsouris l'éducation spéciale dont ils avaient besoin pour être des physiciens et des astronomes.

Chacun fit plus que son devoir dans cette circonstance importante. Cette expédition improvisée donna des résultats remarquables que n'ont point égalés nos rivaux.

Pourquoi faut-il qu'une mort prématurée ait frappé le commandant Martial, qui eût peut-être été notre champion dans les expéditions polaires? mais il disparut comme tant d'autres au moment où il aurait pu, dans ces régions glacées, illustrer le pavillon national.

Tout en acceptant l'idée berlinoise qu'il n'y aurait pas à proprement parler d'expédition polaire, les Etats-Unis tinrent à se distinguer en prenant une station beaucoup plus voisine du pôle que toutes celles des nations du vieux monde.

Le secrétaire de la marine décida que la station américaine serait construite précisément dans le lieu que le capitaine Howgate avait primitivement désigné pour sa colonie polaire.

Mais au lieu d'un établissement permanent dans lequel on attirerait des habitants habitués

au climat du cercle polaire, on arrêta qu'on y construirait une cabane où on laisserait pendant quelques mois une garnison de sergents du *Signal-Corps*. Ce sont des hommes dressés à faire méthodiquement, militairement des observations assujetissantes. Ils sont habiles à lire avec précision les instruments météorologiques. On leur enseigne toutes les précautions indispensables. On doit avoir confiance même dans leurs décimales. Mais ces braves gens sont aussi étrangers aux excursions sur la glace qu'aux manœuvres maritimes. Leur bonne volonté ne leur donne aucune des qualités dont les matelots ont toujours besoin, même dans les mers les plus tranquilles, et dont on ne peut se passer, dans des navigations si pénibles, sans courir au devant d'une mort certaine et lamentable.

Ces transformations du plan primitif ont eu les conséquences les plus déplorables, les plus funestes. On peut dire qu'elles sont la cause vraie des catastrophes que nous avons racontées dans nos « *Affamés du pôle nord* », titre, hélas! trop bien justifié comme on le verra dans le résumé que nous allons retracer des péripéties de cette trop dramatique histoire !

Jamais nous ne refuserons notre sympathie à ceux qui apporteraient dans la conquête du pôle une véritable *furia francese*, mais nous ne comprenons pas que des journaux sérieux, des personnes graves, accueillent aveuglement des plans dans lesquels on sent l'influence des plus déplorables romans scientifiques, bien inférieurs aux contes de Perrault et même à ceux de la mère

l'Oie, dont ils tiennent la place avec si peu d'avantages. Car le défaut de critique et l'ignorance dont les organes les plus importants de l'opinion font preuve, empêchent de tirer parti de dévouements et de courages, qui pourraient devenir de précieux éléments de succès et de gloire.

CHAPITRE XXI

Les affamés du Pôle nord.

Le général Hazen, directeur du corps des signaux, fut chargé de l'organisation de la station américaine. Il en donna le commandement au lieutenant Greely, jeune officier qui venait de se distinguer par la pose d'un réseau télégraphique dans le territoire indien. Le *Protée* avait été chargé de conduire l'expédition sur les bords de la baie Lady Franklin, avec la grande maison en bois où ils devaient s'établir. Le départ eut lieu au mois de juin 1881, et au mois d'août, après avoir relâché à Upernivarck, le *Protée* mettait le cap sur l'Amérique, laissant les sergents du *Signal-Corps* occupés à monter leur maison qu'on désigna sous le nom de *fort Conger*, en l'honneur du sénateur qui prit sous son patronage la loi donnant les crédits nécessaires.

Le général Hazen était si fier de l'excellente organisation de la nouvelle station du *Signal-Corps* qu'il envoya le plan du fort Conger et les vêtements des hommes, et les menus des repas à

l'Exposition universelle qui avait lieu à Londres sous le patronage du prince de Galles.

Le Palais de l'hivernage était un bâtiment en planches épaisses qui avait vingt mètres de long sur sept de large, et qui était haut en proportion. Ce bâtiment n'était pas l'habitation réelle, il n'en était que l'écorce. Il renfermait une maison plus petite, suffisamment soustraite à l'action directe des agents atmosphériques et qu'habitaient réellement les explorateurs. Ceux ci avaient donc l'avantage inappréciable de s'écluser malgré eux lorsqu'ils sortaient de leur maison chaude, ou lorsqu'ils venaient du dehors glacé. L'édifice qu'ils habitaient était divisé en trois salles. Celle de droite réservée aux officiers, celle de gauche à l'équipage et celle du milieu à la cuisine. Grâce à cette disposition le charbon brûlé pour la préparation des mets étendait donc ses bienfaits à l'une et à l'autre chambre. La chaleur engendrée était donc économisée avec autant de soin que si l'on avait dû apporter le combustible d'Amérique, quelque bas que descendît le thermomètre. Chacun, le commandant comme les autres, était astreint à faire la promenade hygiénique d'une heure. On n'en était dispensé que par une ordonnance en règle du docteur. Les simples soldats étaient vêtus d'un drap d'officier souple, moelleux, chaud et léger. Chaque homme portait suspendue au cou à l'aide d'une lanière en peau de phoque, une paire de mitaines ayant un pouce et une pochette pour les quatre doigts. La jaquette avait en outre de chaque côté, une poche

garnie de peau le poil en dedans et destinée à recevoir les mains dans sa chaude enveloppe. La chaussure avait été l'objet de soins tout particuliers, chaque homme portait des bottes faites à son pied, par des artistes en cordonnerie, pris parmi ceux qui travaillent pour les orthopédistes. Tous les huit jours les sergents prenaient des bains chauds dans lesquels on mettait un paquet de sel de soude. Deux fois par semaine ils changeaient de linge, et etaient soumis à une inspection pour le traitement des engelures. Les soins les plus minutieux avaient été donnés à l'alimentation, et la cantine du fort Conger renfermait ces comestibles, dont on admirait encore les échantillons à Londres, pendant que les infortunés auxquels ils étaient destinés étaient réduits à se dévorer les uns les autres.

A huit heures du matin les hommes prenaient un copieux déjeuner à la fourchette, suivi à onze heures d'un goûter dans lequel on buvait du thé ou du café. On dînait à quatre heures, on soupait à neuf, et les sergents de garde avaient droit à une ration de punch. Enfin deux fois par semaine on donnait des conférences sur des sujets scientifiques. Une fois c'était le lieutenant Greely et l'autre fois le docteur Pavy qui remplissaient les fonctions de professeur.

Aussi longtemps que l'expédition demeura au fort Conger, les choses marchèrent comme l'on dit vulgairement sur des roulettes Les observations se firent de la façon la plus régulière. Les explorations au nord de la baie de Robeson réussirent tant sur la banquise que sur la terre de

Grant et le long du Groenland. Pavy dépassa la latitude que le lieutenant de Nares avait atteinte. D'un autre côté Lockwood planta le drapeau américain, que Madame Greely avait brodé de ses mains, sur la glace de pied du Groenland, au delà du 83e parallèle, dans le voisinage du 84e. Malheureusement une partie du plan primitif ne fut point exécutée, et il suffit de cette seule omission, pour qu'une expédition si bien commencée eut une issue épouvantable.

Il avait été convenu en partant que l'on enverrait chaque année de Washington une expédition, pour se mettre en rapport à tout prix avec la garnison du Fort Conger. L'expédition de 1882 fut confiée à un capitaine de cavalerie qui s'acquitta de sa mission avec une négligence déplorable. L'expédition de 1883 fut également conduite avec une mollesse et une légèreté incroyables.

Voyant que l'été de 1883 s'avançait, et que suivant toute probabilité aucun navire n'arriverait avant l'hiver, qu'il faudrait attendre jusqu'en 1884 pour avoir des nouvelles, le lieutenant Greely prit une résolution déplorable; malgré l'avis énergique de Pavy, il décida la retraite vers le sud, abandonnant les vivres et les chiens, entassant les hommes dans des canots insuffisants qui n'étaient destinés qu'au service des explorations faites pendant la saison d'été.

Les véritables coupables de la catastrophe sont les autorités américaines qui ont fait preuve d'une indifférence coupable. C'est seulement en 1884, sous la pression de l'opinion publique que l'Ami-

rauté se réveilla, qu'elle envoya une expédition sérieuse, sous le commandement d'un véritable marin, le commodore Shley, à la disposition duquel on mit deux steamers l'*Ours* et la *Thetys*.

L'Amirauté avait un pressentiment des catastrophes qu'un abandon si déplorablement prolongé avait dû necessairement entraîner. Il y avait à bord de la *Thetys* juste autant de cercueils en fer que le *Protée* emportait de passagers arctiques, en quittant New-York.

Peu s'en est fallu que l'*Ours* et la *Thetys* ne trouvassent que des cadavres au campement voisin du cap Isabelle où la garnison du fort Conger était parvenue après une sombre épopee dont nous ne redirons pas les péripéties épouvantables. Lorsque le capitaine Ash arriva à la tente où les survivants de cette troupe infortunée éprouvaient les dernières douleurs de l'agonie, ceux qui râlaient encore étaient si faibles qu'il ne leur fut pas possible de se dégager de la toile de leur tente, à moitié abattue sur leur tête. C'est par une brêche faite avec son sabre que ce vaillant officier dût pénétrer dans ce lieu de douleurs.

Les survivants étaient au nombre de sept et ils étaient partis près de trente. Un de ces malheureux succomba après avoir supporté une double amputation des extrémités intérieures. Les six autres revinrent à la vie grâce aux précautions avec lesquelles on les soumit à un régime fortifiant, à bord des frégates. Leur triste maladie était cette famine épouvantable que l'on ressent dans les expéditions polaires. Le lieutenant Greely est le seul officier qui ait survécu.

Tous les autres, y compris Pavy, ont succombé comme la plus grande partie des sergents et des soldats et les deux guides esquimaux. Un de ces derniers avait échappé, sous les ordres du capitaine Hall, à l'expédition du *Polaris* et à la retraite miraculeuse commandée par Tyson.

Les infortunés s'étaient éteints les uns après les autres, sauf Pavy, qui, dit-on, s'était suicidé, et un simple soldat nommé Henry qu'on avait fusillé comme coupable de s'être approprié un os entouré d'un peu de viande pourrie, qu'on aurait laissé sans doute aux chiens dans des conditions moins tragiques. Malheureusement, les extrémités auxquelles les voyageurs avaient été réduits, ne justifiaient que trop complétement le commandant d'avoir employé cette rigueur impitoyable. Les infortunés qui revenaient ainsi à New-York, ne pouvaient garder longtemps leur lugubre secret. Il n'était plus exclusivement le leur depuis l'embarquement des victimes qui avaient succombé au campement lugubre du cap Isabelle. En effet, les matelots de l'*Ours* et de la *Thetys* s'aperçurent bien facilement que les cadavres qu'ils renfermaient dans les cercueils de fer étaient extraordinairement légers. Les parties charnues avaient été râclées avec une sorte de rage, de sorte qu'il ne restait plus un atome de chair musculaire sur des os brisés dont on avait extrait soigneusement la moelle. On n'avait laissé intact que la tête, et ce que l'on nomme en terme de boucher, les basses viandes.

Le bruit de cette lugubre découverte se répandit à New-York au milieu même de la réception

solennelle que l'on fit aux cinq échappés du Pôle. Il en résulta une émotion formidable qui se calma parce que l'on comprit que les survivants pouvaient répondre avec beaucoup plus de justice que le romain de l'antiquité :

Crimen erit superis, et me fecisse nocentem.

Malgré la négligence coupable dont les premières expéditions de secours avaient fait preuve, le sinistre aurait pu être évité, si tous les ans la garnison du fort Conger avait envoyé une expédition porter des lettres, des dessins, des rapports à un des cairns du cap Isabelle. La faute impardonnable fut de ne pas laisser à la disposition du lieutenant Greely, des barques en plus grand nombre, et de ne pas adjoindre au détachement du *Signal-Corps* quelques marins d'élite.

Cette catastrophe est surtout instructive, parce qu'elle attire d'une façon admirablement éloquente l'attention de tous les organisateurs d'expéditions polaires sur une question aussi capitale que les vêtements, l'abri et le chauffage. Elle démontre la nécessité absolue d'assurer une alimentation abondante, qui, dans d'autres climats serait même nuisible à la santé. En effet, l'organisme humain, devant conserver sa température normale, dans un milieu atmosphérique où le thermomètre descend quelquefois à 50 degrès au-dessous de zéro, éprouve des appétits gargantuesques. C'est ce qui a fait dire d'une façon profonde, mais sous une forme plaisante, que la conquête des pôles était avant tout une affaire

dont Rabelais aurait dû s'occuper dans son *Pantagruel*. De bons cuisiniers sont les plus utiles de tous les auxiliaires, dans un pays où l'homme a un tel besoin de combustible que les indigènes préfèrent boire leur huile que de la faire brûler dans la lampe. Pressés par le froid, les Européens se soumettent aussi à ce régime qui, sans une nécessité absolue, leur paraîtrait certainement épouvantable.

Il est inutile de dire que cette catastrophe parvenant si peu d'années après celle de De Long produisit un effet désastreux pour la continuation des expéditions polaires. Personne ne songea à utiliser les constructions du fort Conger qui sont sans doute encore debout, et qui attendent en ce moment de nouveaux locataires.

Le commandant du Corps des signaux étant mort, sur ces entrefaites, le lieutenant Greely fut fait d'un seul coup général, et nommé à sa place. Cet avancement si rapide peut être considéré comme un dédommagement tout à fait exceptionnel. à la suite d'une campagne que les erreurs officielles avaient rendue si désastreuse. Mais n'est-il pas trop naturel que le zèle du nouveau chef de la météorologie américaine fut paralysé par le triste souvenir des épreuves qu'il avait eues à supporter lui-même ?

CHAPITRE XXII

Le Groënland.

Les colonies qui existent actuellement sous le cercle polaire arctique donnent une sorte de démenti aux adversaires des explorations boréales. En effet, malgré la rigueur de la température elles jouissent d'une prospérité incontestable. Sans se livrer à aucune de ces résistances désespérées, qui inondent quelquefois de sang les plus fertiles régions de la terre, les peuplades qui y errent s'accommodent très bien du protectorat des nations civilisées. Elles ne tendent nullement à disparaître au contact de l'homme blanc, comme les habitants des archipels enchanteurs de l'Océan Pacifique. Mises en présence de notre civilisation elles prennent autre chose que nos défauts, nos vices et nos maladies contagieuses.

Dans le courant de l'année 1867 le territoire d'Alaska fut cédé aux Etats-Unis par le gouvernement russe pour la somme de 40,000,000 de francs, actuellement inférieure au chiffre annuel du commerce. Cette circonscription administrative que l'on pouvait croire écrasée, par les

glaces et les neiges, se développe aussi rapidement que les états les plus favorisés de l'Union américaine. La population blanche y augmente tous les jours sans que la population indigène montre une tendance à décroître. On y a commencé l'exploitation de mines de cuivre, de charbon et d'or. Les marins poursuivent les phoques depuis les îles Aléoutiennes qui en dépendent jusqu'aux latitudes plus élevées où la mer est couverte de glaces eternelles. La valeur de ces vastes champs de chasse est devenue si grande que l'Union veut à tout prix en assurer la possession à ses nationaux, et sa politique jalouse a soulevé un conflit très serieux avec l'Angleterre.

Le plus grand fleuve de ces régions est le Yukon dont les deux rives sont fréquentées par des chasseurs et des trappeurs, qui vont chercher jusque dans l'intérieur des glaces les fourrures les plus précieuses qui soient au monde.

Ces hommes, aguerris à braver toutes les rigueurs des hivers arctiques, se répandent de plus en plus vers le Nord. Sans se rendre compte de ce qu'ils font, ils préparent les explorations futures.

Leurs excursions ne sont point arrêtées par l'aridité extraordinaire de la côte voisine de l'Océan glacial, dont le sol toujours gelé ne nourrit aucune végétation arborescente. Insensiblement ils parviendront jusqu'aux limites boréales de ce curieux et important territoire. Il suffirait de l'heureuse trouvaille de quelques lingots pour provoquer la creation d'établissements, dans les régions où les explorateurs ne

rencontreraient aujourd'hui que des déserts, ainsi que la plus cruelle des morts, mais dont les Yankees, prévoyant les progrès futurs, réclament la propriété avec une âpreté singulière.

La colonie que les Danois ont établie au Groenland est beaucoup plus célèbre, et dans tout le cours de notre opuscule, nous avons eu l'occasion de rappeler les services de toute nature que les habitants européens, métis ou indigènes, ont rendus aux explorateurs du Pôle Nord. Il n'en est pas un seul qui n'y ait trouvé des guides, des chiens, des provisions et toute espèce d'assistance.

L'histoire de cette contrée est excessivement romanesque, et elle mériterait d'être racontée en détails.

Autant qu'on peut le croire cette région éloignée des agitations de l'Europe, fut colonisée pour la première fois en 986 par un noble islandais nommé Erik le Rouge. Chassé de son pays par les rois du continent qui détruisaient une sage et prospère république, ce proscrit s'établit sur une côte lointaine exposée aux glaces polaires, mais à l'abri des incursions bien autrement redoutables des bandits, qui dans ces siècles malheureux ravageaient à leur gré les parties les plus fertiles de l'Europe, et dont les incursions empoisonnaient pour ainsi dire les dons les plus précieux de la nature.

N'étant point inquiétés par les conquérants de l'Islande, les colons prospérèrent. Les apôtres de l'évangile vinrent prêcher parmi eux la Croix. Ils renoncèrent aux cérémonies barbares et san-

glantes du culte scandinave pour adopter un culte plus humain et plus pur. Dans le courant de l'année 1126, ils nommèrent leur premier évêque et sous ces climats rudes ils pratiquèrent toutes les vertus chrétiennes.

Au moment où les nations les plus civilisées de l'Europe gémissaient sous le joug de la superstition et du despotisme, les Groenlandais jouissaient de lois sages et libérales. Ils se gouvernaient eux-mêmes, et avaient des institutions profondément républicaines. Leurs navigateurs traversaient les océans couverts de banquises et l'un d'eux découvrit la côte du Canada plusieurs siècles avant les voyages de Christophe Colomb. C'est probablement le souvenir de ces merveilleuses navigations arctiques qui soutint l'enthousiasme de l'illustre Génois et l'empêcha de se laisser détourner de sa mission par des sophismes.

Mais en 1261 un roi de Norwège, Hakon fils d'Hakon, imposa son joug aux colonies républicaines du Groenland. Depuis lors ces établissements tombèrent rapidement en décadence. Il leur manquait la liberté, le seul bien qui, sur la terre, puisse faire oublier l'absence du soleil.

Bientôt les habitants dégénérés n'eurent plus la force de lutter contre les tribus sauvages, mais plus farouches que les Germains lorsqu'ils s'établirent dans l'empire romain; les envahisseurs ne cherchèrent point à asservir les anciens habitants du pays, ils les exterminèrent et détruisirent toute trace de la civilisation. De cette période il ne resta çà et là que quelques reliques conservées par les neiges, grands agents de con-

servation des ruines qu'elles ont faites.

Davis fut le premier navigateur européen qui reparut au Groenland. Il y arriva en 1585, bien après ces tragiques évènements. Pied à pied la civilisation dut recommencer la conquête d'une terre qui avait rejeté une première fois le joug du progrès.

Lorsque le Danemark se vit maître d'une région dont il n'était pas encore possible de deviner l'importance, il se hâta d'y établir un lieu de transportation pour les criminels. L'idée fut considérée dans toute l'Europe comme excessivement heureuse puisqu'aucune contrée n'est aussi semblable au dernier cercle de l'enfer du Dante. Afin de compléter cette installation, on concéda le monopole du commerce aux premiers négociants qui se proposèrent pour trafiquer dans des conditions aussi mauvaises.

Les établissements acquirent une certaine importance, malgré les vices inhérents à un semblable régime. Mais en 1733 et 1734 il survint une peste terrible qui décima la population. Les concessionnaires du commerce devenu improductif renoncèrent à leurs privilèges et la colonie eût été exterminée une seconde fois si le gouvernement ne s'était décidé à exploiter pour son compte un monopole répudié par ses titulaires.

C'est ce régime qui persiste actuellement et qui produit les résultats excellents dont les voyageurs du pôle nord ont eu tant de fois à se féliciter.

Les dernières expéditions ont démontré que le Groënland est une île immense dont la surface

égale deux fois et demi celle de la France. La côte occidentale, longue de plus de 2,000 kilomètres sur le détroit de Davis et le détroit de Smith, est peuplée dans la partie méridionale. C'est seulement à l'entrée du détroit de Smith, c'est-à-dire à 1,500 kilomètres de l'extrémité sud que la vie humaine s'arrête. Ce peuple de pêcheurs qui est réparti dans 175 hameaux est peu nombreux, on l'évalue à 10,000 individus en y comprenant 7 à 800 colons et fonctionnaires. Il est doux, docile et laborieux, presqu'entièrement converti à la religion luthérienne. Dans son sein les crimes sont excessivement rares. Chaque petite agglomération élit ses conseillers municipaux dont le principal rôle est de servir de percepteurs au gouvernement, et qui s'acquittent à merveille de cette mission de confiance.

L'Etat Danois exploite le monopole dont il s'est emparé malgré lui, d'une façon véritablement intelligente, et en même temps paternelle. Il se réserve le droit exclusif d'importer en Europe, les produits fabriqués au Groënland, et c'est sur leur vente qu'il compte pour réaliser son bénéfice. Mais il ne cherche point à gagner sur les marchandises européennes qui sont indispensables, utiles, ou même agréables aux producteurs groënlandais. Il ne les leur vend jamais au-dessus ce qu'elles coûtent; quelquefois même, il les livre à un prix tellement bas qu'il est volontairement en perte.

Suivant les calculs faits en 1877, par un des savants et sympathiques gouverneurs danois, admirablement au courant de tout ce qui inté-

resse la contrée, la côte occidentale était habitée par 1,877 familles d'Esquimaux, qui ont vendu au gouvernement royal le produit de leur chasse, et reçu en moyenne une somme de 200 francs en numéraire. Pendant les 20 années de son administration, la moyenne des exportations effectuées ainsi par les soins du gouvernement a été de 1,200 tonnes d'huile, 35,000 peaux de phoque, 1,900 peaux de renne, 5,000 kilog. de plumes et de duvet, 1,500 kilog. d'ivoire ou de baleines, quelques peaux d'ours, et 1,200 habits de fourrures confectionnés dans le pays. La valeur annuelle de tous ces objets peut-être portée à 1,200,000 francs, dont les indigènes ont reçu environ un quart, comme on le voit par les chiffres précédents.

Mais le gouvernement a dû payer plus de 200,000 francs pour les frais des équipages, et plus de 500,000 francs pour les acquisitions de marchandises européennes vendues à perte. Le bénéfice annuel est évalué à 150,000 fr. pour une mise de fonds d'environ 1,500,000 en y comprenant la valeur des magasins et des navires.

En somme, la spéculation est aussi bonne au point de vue philantropique qu'au point de vue économique.

Le chef-lieu, où réside le gouverneur est la ville de Disco, célèbre dans toutes les annales des voyages par le détroit de Smith. On y trouve un jardin botanique dans lequel poussent quel- légumes, seules productions agricoles qu sent être cultivées au Groënland.

L'intérieur du pays est très montag

complètement inhabité. Le froid est beaucoup plus intense que sur les côtes, et même dans la bonne saison il atteint 40 à 50° au-dessous de zéro.

Son exploration a été de tout temps un problème national en Danemark. Le premier qui ait tenté de le parcourir est un simple négociant qui s'y rendit dès 1754, sept années après la mise en exploitation du pays par le gouvernement danois. Les difficultés rencontrées par ce hardi explorateur furent telles qu'on resta neuf ans sans rien tenter. Mais après, les expéditions furent plus fréquentes, Kjelsen ayant echoué en 1830, le docteur américain Hayes tenta l'aventure en 1860 dans une exploration dont l'issue ne fut pas très heureuse. En 1867 on vit arriver d'Europe le célèbre alpiniste Whymper qui venait d'échapper à une déplorable catastrophe dont le bruit avait douloureusement retenti dans les deux hémisphères. En effet il était parvenu à exécuter l'ascension du mont Cervin, le pic le plus escarpé de la Suisse, mais dans sa descente il avait perdu trois de ses compagnons, tombés, devant lui, dans le fond d'un immense précipice.

M. Whymper n'a point encore publié le récit de cette excursion, qui remonte à plus de 23 ans, et il est probable qu'il ne le fera jamais. Mais les résultats scientifiques de son exploration ont été exposés avec enthousiasme par M. Robert Murchisson, un des plus grands géographes du monde. Il revint en Angleterre rapportant une collection de magnolias et d'autres végétaux des

régions tropicales, qu'il avait découvert à l'état fossile, dans ces régions glacées. Ces débris si curieux témoignant de l'antique richesse de la nature polaire, furent exposés au British-Muséum, complétant une démonstration déja donnée depuis longtemps, et dont nous avons essayé de faire comprendre toute l'importance.

Il se produisit une sorte de révolution dans l'esprit des touristes. Les membres des clubs se tournèrent dès lors, vers ces régions ruisselant véritablement d'inconnues ainsi que d'inouïsme.

Après avoir escaladé les pics élevés de notre Europe, les excursionistes commencèrent à avoir l'ambition de passer leurs vacances, à grimper sur le sommet bien autrement escarpé de la terre. Rien ne prouve que le voyage au Pôle ne puisse devenir l'œuvre d'une saison lorsque l'on aura découvert les routes les plus faciles et construit des postes de refuge, dans tous les endroits où l'explorateur se trouve menacé par des dangers d'une imminence particulière.

On peut croire que dans un avenir, qui grâce aux progrès de la vapeur et de l'électricité n'est peut-être pas très éloigné de nous, on verra les colonies danoises servir à recruter les guides dans ces excursions bien autrement intéressantes que celles auquelles la vallée de Chamounix ou de la vallée de Zermatt servent de splendides antichambres.

Treize ans après M. Whymper, M. Nordenskiold vint visiter le Groënland. En 1883 il se livra à une exploration véritable, dont les résultats scientifiques montrèrent le parti que l'on peut

tirer pour les recherches les plus sublimes, d'excursions faites dans des régions où l'hiver éternel semble chasser toute vie.

Cette expédition mémorable fut exécutée à la sollicitation de M. Daubrée ; M. Nordenskiold mit très habilement en relief un des grands côtés des explorations exécutées dans les solitudes polaires, que les vrais physiciens doivent considérer comme leurs laboratoires favoris.

En effet dans ces régions écartées, loin de toute communication possible, on trouve à l'état naturel les produits que le milieu planétaire laisse tomber sur notre terre. Recueillies par des neiges vierges, les poussières atmosphériques attendent que la main d'un savant vienne les cueillir, pour en faire le principal ornement des grands établissements scientifiques. Les glaciers du Groënland sont les plus parfaits de tous les archivistes.

L'expédition de M. Nordenskiold ne pouvait passer inaperçue. Elle fut imitée à différentes reprises par des hommes hardis et savants que cet exemple tenta et qui n'avaient pas seulement pour but de faire connaître les curiosités appartenant à une région déjà si intéressante par elle-même. Leurs campagnes arctiques n'étaient que la préface d'un grand et vigoureux assaut livré au Pôle lui-même.

Dans la plupart de ses expéditions boréales, M. Nordenskiold a été subventionné, patroné, soutenu par M. Oscar Dickson. le richissime armateur de Gottembourg. Lors de son voyage de 1883 au Groënland, il trouva l'argent néces-

saire chez un de nos compatriotes, M. Gamel négociant français établi à Bergen.

Mais bientôt, notre généreux compatriote n'eut pas besoin de s'adresser aussi loin pour encourager des recherches, auxquelles notre génie aventureux prendra toujours un intérêt si vif.

M. Nansen, directeur du musée de Bergen, voulut recommencer dans des conditions plus hardies l'expédition de M. Nordenskiold. Le savant trouva dans M. Gamel le plus empressé et le plus dévoué des Mécène.

Cet explorateur qui est actuellement dans la force de l'âge, peut être cité comme modèle aux jeunes gens qui sentent l'ambition de se dévouer à des entreprises extraordinaires. En effet, ses tentatives ne se distinguent pas uniquement par la hardiesse de la conception. Elles sont remarquables par l'esprit de suite et de méthode qui fait pardonner une témérité trop grande. Avant de partir pour le Groënland il s'imposa le travail d'une initiation à la manœuvre des glaces, à l'usage des *souliers à neige* dont les paysans scandinaves font un si grand usage, et à l'aide desquels ils accomplissent dans les montagnes glacées des trajets immenses.

Il prit donc avec lui dix compagnons, braves, hardis, robustes, et se mettant à leur tête il parcourut la Laponie suédoise, pendant tout un hiver C'est seulement lorsqu'il sentit, que lui et sa petite troupe étaient infatigables, inébranlables, qu'il se consacra à la seconde partie de la tâche

Le plan conçu par M. Nansen était digne des descendants des anciens rois de la mer, et il avait tout ce qu'il fallait pour plaire à des imaginations françaises. Jusqu'ici sauf Whymper et Nordenskiold, tous les explorateurs s'étaient traînés sur la glace de pied. Whymper et Nordenskiold eux-mêmes n'avaient point fort avant pénétré dans l'intérieur de la contrée, Nansen avait l'ambition de la traverser de part en part ! Ce projet n'eut été qu'un acte de folie, si M. Nansen n'avait comme nous venons de le voir fait ses preuves, en subissant les périls et les dangers d'un rude apprentissage. En effet, il se proposait de commencer l'assaut par le côté le plus terrible, de débuter par se priver de tout secours humain, si ce n'est ses outils, ses provisions, et son expérience.

Le 17 juillet, l'expédition arriva par 66° de latitude boréale, sur la côte du Groenland perdu, c'est-à-dire la côte orientale, laquelle est insensiblement devenue tellement froide, que les tribus qui l'habitent encore, émigrent les unes après les autres vers la côte occidentale où se trouvent les établissements danois.

M. Nansen et ses compagnons se firent débarquer sur la glace de pied avec leur canot et leurs provisions et dirent au navire qui les avait amenés de prendre le large et de les abandonner à leur vaillance et à la grâce de Dieu.

La banquise avait bonne apparencee et pleins d'espoir les hardis explorateurs s'élancèrent vers la terre promise. Mais des courants sous marins, auxquels on n'avait pas songé, se déclarèrent. Le

vaillant Nansen et ses six compagnons ne tardèrent point à s'apercevoir qu'ils dérivaient vers le large avec une vitesse croissante, qui ne tarda point à atteindre 2 kilomètres à l'heure. Pendant douze jours, sans interruption, ils durent marcher sur cette glace mobile sans atteindre le rivage qui fuyait toujours et sur lequel ils avaient cru possible de mettre le pied à trois reprises différentes. Enfin, après avoir failli être emportés par une tempête furieuse, ils constatèrent qu'ils n'étaient plus qu'à 61° de latitude. Ils avaient perdu 5°. La péninsule qu'ils voulaient traverser de part en part, afin d'arriver à Disco, capitale des établissements danois, n'offrait plus une *largeur* suffisante pour que la traversée en ligne directe, put être considérée comme une épreuve suffisante. Comme l'Océan s'était dégarni de banquises, ils mirent leur canot à la mer. On était au 25 août, c'est-à-dire trente-trois jours après le moment où ils quittaient leur navire ; alors seulement, ils arrivaient au lieu qu'ils avaient choisi comme point de départ.

Leur projet était de couper droit à travers les glaces, mais ils rencontrèrent une tempête d'une impétuosité si terrible qu'ils furent bien obligés de renoncer à atteindre Disco et de se diriger vers Godthaab, établissement danois situé beaucoup plus au Sud. Le 3 octobre, ils se trouvaient en vue de ce village. Après être restés quarante jours consécutifs exposés, en plein été, à un froid qui fait geler le mercure, ils n'en étaient plus séparés que par un bras de mer de la dimension d'un fleuve. Malheureusement ils avaient été obli-

gés de laisser leur canot sur la côte orientale, de sorte que le dernier obstacle devait paraître tout à fait insurmontable. Mais des hommes qui avaient supporté de si épouvantables fatigues, sans que leur santé fut ébranlée, sans que leur constance reçut la moindre atteinte, ne pouvaient s'arrêter si près du but. Ils improvisèrent un canot avec le fond d'une tente et un sac C'est dans cet équipage que M. Nansen et son lieutenant arrivèrent à Godthaab, juste à temps pour s'embarquer à bord du dernier steamer faisant voile pour Copenhague. Moins heureux, leurs compagnons durent passer à Godthaab tout l'hiver 1859-1860 Cette expédition mémorable ouvrait de nouveaux horizons aux explorations polaires.

Sous le cercle Polaire, la température s'abaisse rapidement à mesure que l'on s'écarte des côtes. En effet c'est le contact de l'Océan quelquefois libre de glaces qui est le seul modérateur du froid. Pour se rendre du Groenland oriental à Godthaab, les vaillants explorateurs avaient eu à franchir des altitudes de 2,700 mètres.

L'abaissement du thermomètre n'aurait point été plus terrible s'ils avaient passé par le pôle lui-même.

L'épreuve était donc faite. Ce lieu terrible n'a point un froid que des explorateurs habitués aux expéditions glacées, ne puissent braver.

Les traîneaux, que les Norwégiens avaient conduits, avaient renfermé les vivres et les combustibles liquides nécessaires pour une campagne dont la durée eut été suffisante pour atteindre le

pôle, si l'on était parti des rivages mêmes de l'Océan des glaces éternelles.

Un nouveau mode de propulsion avait même été utilisé. On avait donné des mats aux traineaux, et sur ces mats on avait placé des voiles. Une partie de la route, avait été faite avec ce moteur fourni par la nature, mais dont des aéronautes auraient certainement eu plus de mal à se servir, si renfermés dans la nacelle d'un ballon égaré en pays inconnu, ils avaient été hors d'état de connaître leur trajectoire.

Nous allons maintenant examiner quels sont les projets qui préoccupent, en ce moment, l'opinion. Nous le ferons avec impartialité, en n'obéissant à d'autre préoccupation que le bien de la science et les moyens d'assurer à notre patrie une part dans les croisades qui se préparent.

Nous pensons que cette part peut être grande, si on fait intervenir ces ballons, qui ont permis, à quelques aéronautes improvisés, d'assurer le rayonnement de Paris sur le monde civilisé pendant toute la durée du siège. Mais pour arriver à un si beau résultat, nous croyons qu'il faut surtout se défier de trop d'enthousiasme et que l'on doit s'en garder, dans la guerre contre la nature, comme dans la guerre contre la Prusse ; ils ne rendront des services réels qu'autant qu'on les considérera comme les plus utiles accessoires.

Ce sont ces considérations qui nous sont engagé malgré nous, à ne pas défendre le projet de deux jeunes aéronautes français pleins d'ardeur, MM. Hermite et Besançon, qui se proposaient d'atteindre le Pôle à l'aide d'une ascen-

sion aérostatique exécutée du Spitzberg, avec un ballon dont l'*Illustration* a publié le dessin. Il nous a semblé que cette noble ardeur pouvait être plus utilement employée, et que les ballons eux-mêmes avaient un rôle plus pratique à jouer dans les explorations polaires.

CHAPITRE XXIII

La question du Pôle sud.

Dans son feuilleton du 8 mai 1890, le rédacteur de la Revue scientifique du *Temps*, consacre un passage important à l'étude des questions polaires. Ce n'est pas comme on pourrait le croire de la part d'un écrivain distingué et d'un savant de premier ordre, pour enflammer l'enthousiasme des explorateurs, pour exciter l'intérêt public, c'est pour déclarer qu'il n'y a plus lieu dorénavant de s'occuper de l'exploration des pôles, c'est pour enterrer définitivement un problème qui n'a coûté que trop d'argent, et même déclarer qu'après tant d'insuccès il n'y a plus personne qui y songe.

Il est vrai, qu'il existe peut-être, dans quelque société de géographie du vieux continent, des savants plus ou moins influents, ayant le courage de déclarer hautement que les questions polaires n'existent plus ; mais il est faux de dire qu'on y renonce car jamais elles n'ont été étudiees avec autant de zèle. Jamais elles ne sont sur le point d'être résolues d'une façon plus sûre et plus avantageuse pour la science humaine.

Lorsqu'il s'est agi de célébrer le centenaire de l'installation des premiers condamnés dans la Nouvelle Galles du Sud, la ville de Melbourne a eu l'idée de consacrer ce souvenir, non seulement par une exposition universelle mais encore par une grande exploration polaire.

La société de géographie de Melbourne avait réuni des fonds considérables et s'adressa pleine de confiance à l'amirauté Britannique pour lui demander de s'intéresser à l'entreprise, c'est à cette occasion que nous écrivîmes à la librairie Hachette dans la *Bibliothèque des Merveilles* notre dernier volume arctique intitulé le *Pôle Sud.*

Mais contrairement à toutes les prévisions, l'amirauté Britannique répondit par une fin de non recevoir semblable à celle que M. Lowe avait opposée aux réclamations de la société Royale de Londres

Pendant quelque temps cette preuve inattendue d'inintelligence déconcerta la société de Melbourne, et l'on put croire en effet, que le ministère dont M. Gladstone était l'ornement, avait enterré à jamais les questions pôlaires; mais la société de Melbourne reprit courage, elle s'adressa à M. Nordenskiold pour lui offrir de le mettre à la tête d'une expédition qu'on organiserait en Europe sous sa direction et à laquelle elle consacrerait ses ressources disponibles.

M. Nordenskiold s'empressa d'accepter ces propositions, qui montraient l'importance extrême qu'un peuple trop dédaigneux de la vieille Europe attribuait à ses travaux. Il annonça solennellement ce qui s'était passé dans une sé-

ance à l'Académie des Sciences de Stockholm. Dans le mémoire, où il exposait ses projets, il énumérait longuement les explorations dont le pôle sud avait été l'objet. Il fit même mieux, il envoya une traduction de ce travail à l'Académie des Sciences de Paris, dont il est correspondant dans la section de geographie, où il occupe le fauteuil de Livingstone.

M. Nordenskiold mettait cependant une condition à son acceptation. Il demandait que les colonies australiennes votassent une somme égale à celle que M. Oscar Dickson de Gothembourg lui avait promise.

Ce n'était pas se montrer exigeant pour un pays où l'or est aussi commun qu'il est rare dans la vaillante et pauvre Norwège.

L'enthousiasme de la Société de géographie de Melbourne n'eut pas de bornes. On acclama les propositions de M. Nordenskiold, et l'on se mit à préparer l'expédition, à rédiger les instructions, à étudier les approvisionnements, les itinéraires, les manœuvres.

En même temps la Société de géographie de Berlin acueillit avec tant de faveur la nouvelle de ces résolutions que l'on put croire que nos vainqueurs allaient se joindre a l'expédition.

Malheureusement, pour ce beau zèle germanique, cette France que l'on cherche à oublier, de laquelle on tient surtout à se passer, vient de faire parler d'elle d'une façon qui s'impose à tous les explorateurs des deux pôles.

Des ascensions maritimes captives ont

récemment exécutées en rade de Toulon par le lieutenant Serpette dans des conditions qui paraissent irréprochables, qul, autant qu'on en peut juger, répondent à toutes les critiques qu'on a dirigées contre des opérations de cette nature. Elles ont eu lieu à bord du *Formidab e*, cuirassé de premier-rang, sur lequel flotte le pavillon d'un amiral.

Le gaz hydrogène n'est point préparé à bord, mais il est produit à terre par l'action de l'eau acidulée sur le fer avec les appareils continus d'un parc aérostatique établi dans le petit village de Le Goubran, des environs de la Seyne. Le gaz a été emmagasiné dans des chaudières auxquelles on a donné une épaisseur suffisante pour résister à une pression de cent atmosphères, et dont la capacité est réduite à quelques mètres. Les appareils sont d'un poids assez médiocre pour que l'on puisse les mettre à bord de petits navires, pourvus de machines à vapeur.

Lorsque le temps est mauvais, et que le ballon courrait risque d'être déchiré par la tempête, des pompes de compression reprennent l'hydrogène, elles le renferment dans l'intérieur du réservoir jusqu'à ce que l'état de l'atmosphère permette de recommencer les ascensions captives. Grâce à cette disposition un navire en croisière lointaine peut pratiquement s'associer à un ballon et s'en servir pour explorer l'atmosphère. Le nid de corbeau du baleinier Scoresby serait ainsi transformé radicalement. Il deviendrait véritablement un nid d'aigle.

Ce serait infliger une leçon bien méritée à

tous les prétendus savants, ennemis des ballons et des expéditions polaires, que d'employer un navire de notre marine nationale à faire le périple de ce monde rebelle aux explorations scientifiques.

On ne peut plus maintenant adresser de reproche à ce procedé que nous avons recommandé il y a déjà trois ans dans notre *Pôle Sud*. En effet, à peine exécutées, les expériences de Toulon étaient répétées en rade de Wilhelmshaven à bord du *Mars*, et les Allemands eux-mêmes n'éprouvaient aucun accident avec leurs installations relativement grossières.

Lorsqu'il ne vente pas trop dur on conserve l'aérostat gonflé à l'arrière du bâtiment dont il complète admirablement l'armement scientifique. En effet, il permet de faire pour l'air ce que les sondes font pour les profondeurs des mers. Avec son aide on fera mieux que le *Challenger*, car l'on étudiera les températures et les courants aériens, aussi bien qu'océaniques.

Le ballon est maintenu en position par un cartahut double, passé dans la gorge d'une poulie frappée à la queue du trapèze. Lorsque l'on veut exécuter une ascension la manœuvre devient des plus simples. Pendant qu'on file le cartahut, on hale sur le câble frappé à la noix de la poulie sur laquelle glisse le cartahut, jusqu'à ce que la nacelle arrive bord à bord avec le chouque du mat d'artimon.

Une fois l'aéronaute embarqué, on file le câble de retenue à l'aide d'un treuil à vapeur installé sur le pont, où il peut rendre une foule de ser-

vices, et qui est mis en rotation à l'aide d'un petit cheval. Le ballon s'élève donc dans la verticale de la poulie universelle du système Giffard, installée au haut du chouque ; il y reste, sauf les déviations provenant du vent et de la marche du navire.

On a constaté qu'une vigie aérienne, ainsi remorquée par un navire croisant par le travers du Goulet du port de Toulon, embrasse d'un seul coup d'œil le profil des côtes de Provence depuis l'Ouest de l'île Ratonneau, jusqu'à l'Est de l'île Titan; comment les favoris des géographes australiens pourraient-ils lutter avec nos explorateurs français si nos champions avaient à leur bord l'aérostat permettant de faire de telles enjambees sur la fameuse banquise.

Avec quel à propos, quelle ardeur, quelle adresse patriotique les compatriotes de Dumont d'Urville emploieraient la photographie, le brillant produit du génie français, à prendre possession de cette région rebelle à nos études, avec quel entrain ne chercheraient-ils point à l'occuper au nom de la science humaine.

Il paraît difficile d'admettre, dirons-nous encore une fois, que le ministre de la marine ne réponde point par quelque coup d'éclat, à toutes les manœuvres antifrançaises dont les explorations australes sont le prétexte.

Mais, en serait-il autrement, trouverait-on que la situation budgétaire ne légitime pas d'aussi nobles efforts, que nous aurons encore le mérite d'avoir indiqué la route à suivre. En effet s'ils veulent ne pas rester au dessous de

leur tâche, les membres de la Société de géographie de Melbourne, seront obligés de s'occuper de ces ballons, à l'aide desquels on a exécuté de telles prouesses maritimes. Ils ne pourront plus faire semblant de ne pas avoir lu les ouvrages scientifiques dans lesquels on leur conseillait ces manœuvres peut-être aussi pratiques que hardies*.

En tout cas ce ne sera pas seulement dans le monde austral, que maniés avec sagesse, employés d'une façon scientifique les aérostats semblent à la veille d'être employés réellement, sérieusement pour de grandes explorations polaires.

Le parti que nous avons conseillé d'en tirer pourra être recommandé si l'expédition de M. Nansen dont il nous reste à parler conduisait à occuper de nouveau le fort Conger, station arctique située comme nous l'avons fait comprendre au centre du district le mieux connu dans ces hautes latitudes boréales. Avec un organe puissant d'investigation, de signaux à distance, la garnison pourra lancer des détachements dans la direction du pôle, ou des explorateurs en détresse, se montrant à son horizon. Peut-être, ayant du gaz à discrétion, ou mieux à indiscrétion, pourra-t-elle, après avoir étudié le régime des vents, risquer des sorties aériennes aussi heureuses que celle de Tissandier, quand il fit une

* Voir notre ouvrage sur le *Pôle Sud* que nous avons publié en 1877 dans la *Bibliothèque des Merveilles*. Nous avons poussé la complaisance, jusqu'à leur envoyer des épreuves pendant l'impression, mais la correspondance a cessé brusquement, dès que ces géographes australiens ont été en possession de nos bonnes feuilles.

descente à Calais, après s'être promené sur la mer du Nord; mais les opérations aérostatiques doivent être exécutées avec la plus extrême prudence dans des conditions aussi difficiles. Ce n'est pas la perspective des services que pourraient rendre les ascensions libres, qui devrait engager à employer les ballons, dans cette station célèbre qui devrait si l'on s'y installait de nouveau.

CHAPITRE XXIV

L'expédition norvégienne au Pôle Nord.

L'expédition Nansen à travers les glaces du Groenland n'était qu'une préface à une entreprise plus considérable, la conquête du pôle Nord, de ce point mystérieux vers lequel convergent tant d'efforts depuis trois siècles. L'intrépide conservateur du musée de Berghen ne veut point que l'humanité reste sous le coup de tant de défaites successives, mais il ne consent pas que l'assaut soit donné dans des conditions pareilles à celles qui ont amené tant d'échecs. Il se propose d'appliquer des méthodes nouvelles, non point imaginées dans le cabinet, mais inspirées par l'étude de cette grande lutte dans laquelle l'homme n'est jamais vaincu sans en tirer quelque profit. En effet, non seulement la surface mystérieuse diminue chaque année d'étendue, mais les défaites elles-mêmes nous donnent des renseignements précieux. Depuis longtemps peut-être la science humaine aurait remporté une victoire définitive, si les différentes nations civilisées avaient su tirer profit des catastrophes,

ces terribles leçons que le triste sort de tant d'illustres explorateurs prodigue au monde savant depuis tant de siècles.

La mort cruelle de De Long et de la majeure parti de son équipage a suggéré à M. Nansen une idée toute nouvelle, qui serait absurde, impraticable, si elle avait germé dans l'esprit de débutants, qui n'est digne de notre attention et même de notre admiration, que parce que l'homme ingénieux qui l'a conçue s'est préparé par de longues études préliminaires aux fatigues, aux périls, aux dangers qu'il envisage de sang-froid, sans se faire aucunement illusion sur leur gravité, leur multiplicité, leur nature.

Le 18 juin 1884, trois ans après l'écrasement de la *Jeannette* par les glaces, des indigènes découvrirent près de Julianshaab, à l'extrémité sud-ouest du Groenland, des épaves qui avaient appartenu à ce malheureux navire, et qui y avaient été apportées sur le dos d'une banquise.

Quel chemin avait pu suivre ce glaçon révélateur ? Comment avait-il pu se rendre des côtes de la nouvelle Sibérie, sur celles de la colonie danoise ?

La route était la même que celle de la baleine harponnée dont la carcasse avait été un trait de lumière pour Gustave Lambert. Il est donc évident que le bassin arctique est parcouru par un courant qui fait voyager les glaces encombrant les détroits de l'archipel arctique, ou passe probablement dans le grand océan Nares. La nature indique que pour effectuer le trajet dans les hautes latitudes, il ne faut pas chercher

la plus courte ligne, mais se borner à découvrir celle qui aboutira, sûrement, infailliblement, si l'on ne meurt pas de misère, de froid et de faim avant d'avoir suivi tous ses détours, toutes ses oscillations chacune de ses hésitations.

Comme on le voit, dans ce plan fantasque et grandiose, c'est le hasard, cette puissance si capricieuse si inhumaine, que M. Nausen appelle à collaborer avec lui. C'est certainement une noble hardiesse, qu'on ne saurait trop admirer, parce-qu'elle s'exerce sur le tapis blanc de neiges du grand nord, au lieu du tapis vert de Monaco.

Mais, dans cette grande partie qui va s'engager avec un entrain si sublime, M. Nausen a la grande, la vertueuse ressource de tricher abominablement.

Rien ne l'empêche de donner à son navire un signal à l'aide duquel il est sûr, complètement sûr de le retrouver chaque fois qu'il le voudra.

Si M. Nausen le veut, tout le chemin que son *Boréal* peut faire en six mois d'abandon, ne lui permettra pas de s'évader, de disparaître sans dire toujours, constamment, *venez par ici !* C'est ce qui sera facile, si M. Nausen emporte avec lui une bonne jumelle et si l'équipage qui reste à bord du *Boréal* peut manœuvrer un médiocre ballon captif de quelques dizaines de mètres cubes, assez pour emporter dans le ciel une lampe d'incandescence, étoile docile à l'aide de laquelle on fera des signaux. Le navire que M. Nausen destine à ce glorieux service est en bois ne jaugeant que 180 tonneaux, mais d'une solidité à toute épreuve. Il faut que jamais les glaces ne

[illegible] de résis- [illegible] La forte [illegible] pour but [illegible] par la [illegible] si la [illegible] trop vio- [illegible]

[illegible] une machine [illegible] de la [illegible] Ce sera comme [illegible] une machine [illegible]

[illegible] composé [illegible] ma- [illegible] le patin, des [illegible] certaines [illegible] s'il [illegible]

[illegible] que les glaçons [illegible] du charbon [illegible] années [illegible] pourraient pro- [illegible] toujours [illegible] explorations po- [illegible]

[illegible] la Nor- [illegible] des glaces. [illegible] livre M. Nansen [illegible] Sibérie et [illegible] le Nord jusqu'à [illegible] les glaces [illegible]

en partagera nécessairement le sort. On ne peut mieux caractériser cette tentative qu'avec celle des aéronautes qui espèrent passer d'Amérique en Europe, en s'abandonnant aux caprices d'un courant aérien dont ils connaissent l'allure générale.

Mais l'explorateur norwégien a le temps d'attendre, d'errer à droite et à gauche, puisqu'il emporte de quoi manger et se chauffer pendant plusieurs années, tandis que l'aréonaute serait perdu sans ressources, si le vent sur lequel il compte l'abandonnait en route. En outre de chacune de ces situations, le navire de M. Nansen sera comme une place forte, une sorte de station mobile d'où il pourra rayonner à son aise. Suivant toute probabilité, son bâtiment en passant dans la mer de Baffin s'approchera beaucoup plus près du pôle, que tous ceux qui l'ont assailli jusqu'à ce jour. Mais resterait-il à une distance égale à celle de Parry, une sortie heureuse de cet équipage pourrait faire le reste.

Dans l'expédition de M. Nordenskiold, on ne sera pas aussi étroitement serré par les dimensions du bâtiment. On pourrait emporter au Pôle Sud comme nous l'avons déjà indiqué un ballon d'un cube suffisant pour qu'un observateur pût voir, ce que ni Dumont d'Urville, ni Rost n'ont même entrevu.

Quoique d'un maniement difficile ce véhicule aérien n'en rendrait pas moins des services si nombreux, et d'une nature si urgente, que l'on comprendrait difficilement qu'un explorateur désireux de mettre tous les atouts dans sa main

négligeât de s'en servir. En effet, c'est surtout dans les opérations aérostatiques que l'on doit se rappeler la recommandation de Talleyrand et dire : « Pas de zèle ». Rien n'est plus funeste que d'exagérer le rôle d'appareils qui, malgré leur importance ne peuvent jouer que le rôle de complément, d'accessoire.

Nous étant à plusieurs reprises occupé de cette question si mal comprise, nous espérons que l'on nous pardonnera d'entrer dans quelques détails, qui, nous l'espérons, suffiront pour dissiper des erreurs dangereuses et préjudiciables au succès d'une entreprise à laquelle toutes les nations doivent leur concours. Mais nous serions *humilié* si l'on pouvait croire que la nation qui a inventé les ballons, ignore maintenant la manière de s'en servir, qu'elle n'a d'argent que pour d'impraticables projets de direction et d'enthousiasme que pour les combinaisons lancées en l'air avec une légèreté que n'ont pas toujours tous les véhicules aérien.

Après plus d'un siècle d'hésitations, il est temps d'être pratiques, d'écouter les avis que l'ancienne Académie des sciences donnait aux générations futures par la voix de Laplace et de Lavoisier. Pourquoi n'associerait-on point à ces grands noms, ceux non moins grands de Le Verrier, de Becquerel, de Régnault, qui dans un rapport adopté en séance publique m'ont fait l'honneur il y a déjà 15 ans d'adopter les projets d'expéditions célestes que je leur proposais.

Si ma résolution soudaine, je dirais même imméritée, n'avait précipité du haut de son trône

l'empereur du Brésil — qui vient d'être enlevé à la Science si regrettablement — nul doute, que le souverain du plus puissant empire du monde austral n'eût tenu à honneur d'associer sa jeune marine, les vainqueurs du tyran Lopez, à l'entreprise des colonies de la Nouvelle Galles du sud, et de Melbourne. En effet, même après cet évènement funeste, je peux témoigner de la vivacité de l'intérêt persévérant avec lequel il suivait les projets de M. Noulens Kiold, à côté duquel, et de M. Daubrée, il aimait à se trouver dans l'hémycicle de l'Institut.

Espérons que malgré la perte éprouvée d'une façon inattendue par la Science et la Géographie les explorateurs du Pôle Nord comme ceux du Pôle Sud trouveront le secours de patrons puissants, et découvriront s'il le faut des ressources inattendues, de sorte qu'aucune des nouvelles ressources, que le progrès des sciences met à leur disposition ne leur fasse défaut! Pourquoi n'emporteraient-ils pas ces exploits merveilleux qu'on tremble de voir figurer sur les champs de batailles de l'avenir, et que dans une telle lutte on emploierait avec un si grand enthousiasme.

CHAPITRE XXV

Les expéditions de secours.

La conquête du pôle ne réside pas seulement dans la satisfaction stérile de placer son pied sur le point géométrique qui termine l'axe de rotation de la terre.

Pendant que M. Nansen cherchera à gagner à tout prix de hautes latitudes, le lieutenant Ryder de la marine danoise reprendra le projet d'exploration spéciale du Groenland, dans lequel s'est distingué M. Nansen. Il va monter directement à l'assaut de la banquise orientale. Il cherchera à tracer la carte exacte des côtes, à faire cesser le mystère qui couvre encore la constitution de cette région glacée. *Colonie oblige*. Il faut que le peuple civilisé qui possède le Groenland, connaisse exactement les limites de la terre sur laquelle s'étend son empire.

Le parlement danois a accordé à cette exploration hydrographique qui durera trois ans, et sera exécutée avec trois canots et neuf hommes une somme de 300 à 350,000 francs. Comme on le voit chacune des trois nations scandinaves

va bientôt avoir ses champions en campagne dans cette lutte qui dure depuis plus de trois siècles, avec tant de vicissitudes, et qui commencée dans un but entièrement commercial, n'est aujourd'hui que plus glorieuse, plus digne d'admiration. En effet, ceux qui s'y consacrent n'ont plus d'autre mobile que l'amour de la patrie, de la science et de la gloire.

Cependant, ce n'est pas seulement à étendre les connaissances accessoires que l'on doit songer pendant que s'accomplit une expédition organisée dans des circonstances si différentes de toutes les autres, et où l'on doit rattraper en quelque sorte par une action fortement systématique tout ce que l'on est en apparence obligé d'abandonner au hasard.

Evidemment, l'on ne commettra pas de nouveau la faute commise par le gouvernement Britannique lors de l'expédition de Franklin, et par le gouvernement Américain lorsque se préparait la catastrophe du général Greely. On ne laissera pas ces braves champions de la science se débattre sans aide, sans secours, contre les frimas du Pôle.

Par une décision prise au mois d'octobre dernier, la Société de géographie de Berlin a accordé un subside du fond Ritter, à deux de ses membres qui ont manifesté l'intention d'accompagner le lieutenant Ryder, Au mois de novembre, elle a accueilli avec des honneurs inusités M. Nansen qui est venu lui raconter ses aventures et ses projets, et qui n'aurait pas été moins brillamment reçu à Paris, s'il s'y était rendu.

La station du fort Conger, ne restera pas déserte. Quelque nation civilisée, plaise au ciel que ce soit la France, enverra certainement quelque renfort de ce côté, où l'intrépidité des explorateurs a fait une brèche immense. N'est-ce point raison suffisante pour qu'un ballon captif, planant au-dessus du navire emprisonné, indique à une grande distance quel est le lieu où l'avant-garde des conquérants du Pôle est déjà parvenue?

Supposons que la *Jeannette* ait été armée d'un organe semblable. Est-ce que Pavy qui suivait les côtes de la terre de Grant n'aurait pas trouvé moyen de rejoindre les voyageurs, dont la présence se fut ainsi révlée à une distance immense?

Est-ce que si un pareil organe eût été ajouté aux approvisionnements du fort Langer, le lieutenant Greely se fût jamais considéré comme obligé de battre en retraite vers le sud? Les deux expéditions revenues en Amérique sans avoir fait d'efforts sérieux pour se mettre en rapport avec les officiers, les sergents et les soldats du *Rignal corps*, n'auraient osé trahir leur mission comme ils l'ont fait !

Un ballon d'un volume insignifiant, facilement gonflable, aisément maniable, d'un prix minime, ne demandant pas de praticiens spéciaux, accroîtrait dans une proportion inouie les chances de salut et par conséquent le succès d'une expédition dont la devise paraît être *vaincre ou mourir*.

Mais ce n'est pas tout. En effet, un architecte français, notre ami Triboulet, a découvert un appareil photographique que l'on peut enlever

dans les airs en quelques minutes et qui permettrait de rapporter des clichés aériens du panorama qu'apercevrait un aéronaute planant à plusieurs centaines de mètres de hauteur.

Nous n'avons point l'intention de faire ici la critique du plan proposé par quelques jeunes enthousiastes qui s'imaginent que l'on peut s'élancer à la conquête du Pôle Nord comme s'il s'agissait de remporter le prix d'une course en ballon, en descendant dans la cour d'un des établissements de la Légion-d'honneur.

De tels projets ne seraient point si facilement accueillis si les romans, dits scientifiques, et qui le sont par parenthèse, si peu n'avaient vicié le bon sens non seulement des ignorants, mais même des corporations académiques et des Administrations publiques. On s'est trop facilement laissé persuader que ces conteurs ayant toutes les audaces étaient des esprits doués d'une clairvoyance surnaturelle, et ayant en quelque sorte le don de deviner l'avenir réservé aux sociétés humaines.

C'est précisément parce que l'on ne fait rien de sérieux, parce qu'on n'encourage aucune des innombrables observations scientifiques auxquelles les ballons sont incontestablement propres, que des esprits plus hardis que réellement ingénieux se laissent aller à produire des combinaisons dénotant du courage réel, mais intempérant.

Si on donnait à leur ardeur des aliments plus sérieux, on les verrait se distinguer dans des entreprises de nature à augmenter, au péril de la vie

de ceux qui les entreprennent, le domaine de la science. Ils produiraient d'autres combinaisons que des conceptions fantaisistes dont profiteront peut-être les ennemis de la France pour jeter le ridicule et le dédain sur toutes les entreprises dans lesquelles il est question d'employer un des plus admirables instruments du progrès scientifique dûs à notre génie national.

Nous marchons vers un avenir inconnu, et nul ne peut dire quel sera le rôle des aérostats dans la science de l'avenir. Rien n'empêche de supposer que la navigation aérienne soit assez avancée au vingtième siècle pour se faire un jeu d'un voyage à l'un et à l'autre pôle. Mais avec les moyens actuels aucune idée n'est plus fausse, la société française a bien fait de repousser énergiquement cette conception la première fois qu'elle s'est produit devant elle, imaginée par Sivel. En effet il suffirait des glaces et des frimas répandus dans l'atmosphère, pour faire échouer toute ascension libre, d'une manière qui serait ridicule si elle n'était terrible.

Il y a dans la génération du progrès comme une méthode sublime mettant glorieusement en évidence le grand principe de la solidarité humaine. Ce qui est impossible à une époque, ce qu'il était même interdit d'espérer sans donner une preuve de faiblesse intellectuelle, devient relativement facile à une autre. Qui sait si un jour ne viendra pas où après avoir dompté les Pôles, nos descendants ne marcheront point à dompter l'espace, à envoyer des colonies humaines prendre possession des planètes voisines?

Nul n'oserait dire que nous soyons destinés à être éternellement vaincus par la pesanteur, et qu'après avoir triomphé du froid nous ne parviendrons point à la prendre corps à corps ; mais ce que l'on peut affirmer, c'est que ce ne sera jamais avec les boulets creux de M. Jules Verne ou les ballons qui courent les airs. Rien jusqu'ici ne nous a révélé ce que sera le futur navire du milieu planétaire, ni que ce soient les enfants de la Terre, à qui soit réservé l'honneur de le réaliser pour la première fois dans le système solaire.

Cependant, on est obligé de reconnaître que l'expédition Nansen serait singulièrement compromise, si elle n'était appuyée solidement par une garnison établie au fort Conger. Mais cette garnison ne saurait réellement être que française, si on veut qu'elle utilise le concours que les aérostats peuvent prêter à la science.

En effet, malgré tous les efforts faits, de l'autre côté du Rhin, de l'autre côté de l'Atlantique et de l'autre côté de la Manche, on peut dire qu'il n'y a encore qu'en France où y ait de véritables aéronautes.

FIN.

TABLE DES MATIÈRES